



Einladung

zur Sitzung des Ortsbeirates Mainz-Marienborn am
Mittwoch, 15.11.2023, 19:00 Uhr,
Sitzungsraum der Ortsverwaltung, Im Borner Grund 38, 55127 Mainz

Tagesordnung

a) öffentlich

1. Dialog mit Herrn Oberbürgermeister Nino Haase
2. Einwohnerfragestunde

Anträge

3. Sonnensegel für den Bernd-Noll-Spielplatz (ÖDP)
Vorlage: 1713/2023

Beschlussvorlage

4. Sondernutzungskonzept E-Tretroller-Vermietsysteme
Vorlage: 1592/2023
5. Anregungen und Anträge zum Thema "Verkehr"

Anfragen

6. Herausnahme von Mülltonnen aus den Müllboxen im Rahmen des "Vollservice" der Entsorgungsbetriebe (ÖDP)
Vorlage: 1714/2023
7. DHL Packstation in Marienborn (BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN)
Vorlage: 1722/2023
8. Anfragen aus vorherigen Sitzungen
 - 8.1. Tempo 80 entlang der Marienborner Wohngebiete (ÖDP)
Vorlage: 0649/2022
 - 8.2. Verkehrsschild Zweirad-Überholverbot (ÖDP)
Vorlage: 1420/2023

9. Sachstandsberichte
10. Mitteilungen und Verschiedenes
 - 10.1. Einwohnerstatistik
 - 10.2. Antwort der Verwaltung zum Thema "Sanierung Sportplatz Marienborn"
 - 10.3. Kontrollen der Verwaltung im Kreuzungs- und Einmündungsbereich bzgl. der fünf Meter Regelung

b) nicht öffentlich

11. Bau- und Grundstücksangelegenheiten
12. Mitteilungen und Verschiedenes

Mainz, 08.11.2023

gez. Dr. Claudius Moseler
Ortsvorsteher



**ÖDP-Ortsbeiratsfraktion
in Marienborn**

Andrea Steffen-Boxhorn
Fraktionssprecherin
Am Alten Weg 21
55127 Mainz-Marienborn

Mainz, 01.11.2023

Antrag zur Ortsbeiratssitzung am 15.11.2023

Sonnensegel für den Bernd-Noll-Spielplatz

Der Ortsbeirat möge beschließen:

Die Verwaltung wird gebeten, ein Sonnensegel auf dem Bernd-Noll-Spielplatz im Marienborner Neubaugebiet aufzustellen.

Begründung:

Der Spielplatz im Neubaugebiet ist verhältnismäßig neu, daher sind die dort gepflanzten Bäume noch nicht so groß gewachsen, so dass sie im Sommer Schatten spenden. Wir sind daher der Meinung, dass für die Kinder ein Sonnensegel dort aufgestellt werden soll, damit diese einen beschatteten Platz finden.

gez. Andrea Steffen-Boxhorn
Fraktionssprecherin

Beschlussvorlage



Landeshauptstadt
Mainz

öffentlich		Drucksache Nr. 1592/2023
Amt/Aktenzeichen 61/68	Datum 18.10.2023	TOP

Behandlung im Stadtvorstand gem. § 58 (3) S. 2 i. V. m. 47 (1) S. 2 Nr. 1 GemO am 31.10.2023

Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Ortsbeirat Mainz-Drais	Kenntnisnahme	14.11.2023	Ö
Ortsbeirat Mainz-Gonsenheim	Kenntnisnahme	14.11.2023	Ö
Verkehrsausschuss	Vorberatung	14.11.2023	Ö
Ortsbeirat Mainz-Altstadt	Kenntnisnahme	15.11.2023	Ö
Ortsbeirat Mainz-Weisenau	Kenntnisnahme	15.11.2023	Ö
Ortsbeirat Mainz-Marienborn	Kenntnisnahme	15.11.2023	Ö
Ortsbeirat Mainz-Ebersheim	Kenntnisnahme	16.11.2023	Ö
Ortsbeirat Mainz-Lerchenberg	Kenntnisnahme	16.11.2023	Ö
Ortsbeirat Mainz-Laubenheim	Kenntnisnahme	17.11.2023	Ö
Ortsbeirat Mainz-Oberstadt	Kenntnisnahme	21.11.2023	Ö
Ortsbeirat Mainz-Hartenberg/Münchfeld	Kenntnisnahme	21.11.2023	Ö
Ortsbeirat Mainz-Neustadt	Kenntnisnahme	22.11.2023	Ö
Ortsbeirat Mainz-Bretzenheim	Kenntnisnahme	22.11.2023	Ö
Ortsbeirat Mainz-Hechtsheim	Kenntnisnahme	23.11.2023	Ö
Ortsbeirat Mainz-Mombach	Kenntnisnahme	23.11.2023	Ö
Ortsbeirat Mainz-Finthen	Kenntnisnahme	28.11.2023	Ö
Stadtrat	Entscheidung	29.11.2023	Ö

Betreff: Sondernutzungskonzept E-Tretroller-Vermietsysteme

Mainz, 20.10.2023

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger
Beigeordnete

Mainz, 24.10.2023

gez. Matz

Manuela Matz
Beigeordnete

Mainz, 31.10.2023

gez. Haase

Nino Haase
Oberbürgermeister

Beschlussvorschlag:

Die **Ortsbeiräte** nehmen zur Kenntnis, **der Verkehrsausschuss** empfiehlt, der **Stadtrat** beschließt die Einstufung von E-Tretroller-Vermietsystemen als Sondernutzung entsprechend der im vorgelegten Konzept beschriebenen Rahmenbedingungen.

Sachverhalt

Mit der Einführung der Elektrokleinstfahrzeugeverordnung (eKFV) Mitte 2019 wurde die Nutzung von E-Tretrollern im öffentlichen Straßenraum zugelassen. Die eKFV legt allerdings nur die allgemeinen Anforderungen fest, damit die Fahrzeuge in einem entsprechenden fahrzeugtechnischen, verhaltens-, versicherungs- und fahrerlaubnisrechtlichen Rahmen am öffentlichen Straßenverkehr teilnehmen können; verkehrs- und verhaltensrechtlich gelten weitestgehend die Regelungen für Fahrräder.

Daher wurde entsprechend der damaligen Rechtsauffassung der Betrieb von E-Tretroller-Vermietsystemen, wie der von stationsfreien Mietfahrrädern, als Gemeingebrauch des öffentlichen Straßenraums angesehen und nicht als Sondernutzung. Kommunen hatten hierdurch nur in sehr begrenztem Umfang rechtlich verbindliche Regulierungsmöglichkeiten. So konnten beispielsweise Anbieter ihr Vermietangebot in einer Stadt betreiben, auch ohne dass die Kommune dem zugestimmt hat. Auch enthält die eKFV keine Regulierung der Abstellflächen von E-Tretrollern und keinen expliziten Bußgeldtatbestand für störend abgestellte E-Tretroller.

Die Landeshauptstadt Mainz setzte daher, ähnlich wie viele andere deutsche Großstädte, eine freiwillige Vereinbarung auf, um zumindest grundlegende Regelungen für die Vermietsysteme zu definieren. So wurden beispielsweise Abstellverbotszonen in Fußgängerzonen, entlang des Rheinufer und auf größeren Grünflächen sowie eine Höchstanzahl an E-Tretrollern im Stadtgebiet festgesetzt. Die Anbieter der Vermietsysteme waren rechtlich nicht zur Unterzeichnung der Vereinbarung verpflichtet. Dennoch haben alle in Mainz aktiven Anbieter diese unterzeichnet.

Auch wenn durch die gemeinsame Vereinbarung einige Regelungen auf freiwilliger Basis umgesetzt wurden, konnte hierdurch nicht die grundlegende Problematik eines teilweise rücksichtslosen Abstellverhaltens vermieden werden. So kam es regelmäßig zu Behinderungen und Gefährdungen im öffentlichen Straßenraum – sowohl durch von Nutzer:innen des Vermietsystems falsch abgestellte als auch beispielsweise durch von unbekannten Dritten umgeworfene E-Tretroller.

Aufgrund der übermäßigen Beanspruchung des öffentlichen Straßenraums sowie der Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit durch falsch abgestellte E-Tretroller befindet sich die Rechtsauffassung bezüglich E-Tretroller-Vermietsystemen mittlerweile im Wandel. Die aktuelle Rechtsprechung ordnet das Angebot der Vermietung von E-Tretrollern im öffentlichen Straßenraum als Sondernutzung ein, da es sich um eine gewerbliche Nutzung der Straße handle. Einige Kommunen sind bereits dazu übergegangen, die Vermietsysteme als Sondernutzung einzustufen und deren Zulassung mit einem entsprechenden Konzept zu hinterlegen. Der Stadtrat der Landeshauptstadt Mainz hat diese Entwicklung zum Anlass genommen, die Verwaltung über den Antrag 0720/2022 zu beauftragen, ein Sondernutzungskonzept für E-Tretroller-Vermietsysteme zu erstellen.

Es ist zu betonen, dass der geschilderte Sachverhalt ausschließlich E-Tretroller in Vermietsystemen beschreibt. Das Abstellen von privaten E-Tretrollern stellt keine gewerbliche Nutzung dar und ist weiterhin als Gemeingebrauch des öffentlichen Straßenraums einzustufen. Abgesehen von der rechtlichen Einstufung, ist das Abstellverhalten privater E-Tretroller zudem gänzlich unauffällig – es besteht keine vergleichbare Problematik wie bei den E-Tretroller-Flotten der Vermietsysteme.

Verkehrliche Einordnung

E-Tretroller-Vermietsysteme können dann einen Beitrag zu einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung leisten, wenn durch deren Nutzung Pkw-Fahrten in einem relevanten Umfang ersetzt werden.

Dies wäre zum Beispiel auch der Fall, wenn durch die Nutzung von E-Tretrollern auf der „letzten Meile“ die Nutzung des ÖPNV erleichtert und attraktiviert wird.

Mehrere mittlerweile zu diesem Thema veröffentlichte Studien kommen allerdings zu dem Ergebnis, dass E-Tretroller in Vermietsystemen, im Gegensatz zu privaten E-Tretrollern, nur zu einem geringen Anteil Pkw-Fahrten ersetzen. Zu einem erheblichen Anteil werden lediglich relativ kurze Wege bewältigt, welche ansonsten umweltfreundlicher zu Fuß oder mit dem eigenen Fahrrad bewältigt worden wären.

Die Landeshauptstadt Mainz sieht in den Vororten die Chance, dass E-Tretroller einen Mehrwert für eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung darstellen können, indem diese als Zubringer zu ÖPNV-Haltestellen fungieren. Dies gilt insbesondere zu den Randzeiten, in denen das ÖPNV-Angebot eine geringere Taktung aufweist und eine Anbindung an einen gegebenenfalls weiter entfernten, aber stärker frequentierten ÖPNV-Knotenpunkt ermöglicht wird.

Die Erfahrung der letzten Jahre hat allerdings gezeigt, dass sich bisher ein erheblicher Anteil der Nutzung innerhalb sowie im direkten Umfeld der Innenstadt abspielt. Es handelt sich dabei um Bereiche, welche bereits heute von einem eng getakteten ÖPNV-Angebot und einer hohen Dichte an Haltestellen abgedeckt sind. Alternativ können kurze Wege in der Innenstadt ohne Weiteres zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Der Ersatz von MIV-Fahrten auf diesen kurzen Relationen ist leider kaum in relevantem Umfang zu erwarten. Der Betrieb von E-Tretroller-Vermietsystemen ausschließlich innerhalb der Innenstadt stellt daher aktuell für die Landeshauptstadt Mainz keinen Mehrwert für eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung dar.

Lösung

Die Landeshauptstadt Mainz stuft das Angebot von E-Tretroller-Vermietsystemen als Sondernutzung ein. Im Zuge dessen wird die Verwaltung beauftragt, eine Richtlinie zur Nutzung des öffentlichen Straßenraums durch E-Tretroller aufzustellen, welche zukünftig die rechtlichen Rahmenbedingungen für die Mobilitätsangebote festlegt. Diese wird die Inhalte des nachfolgend beschriebenen Konzepts enthalten.

Erfordernis einer Sondernutzungserlaubnis

Während interessierte Betreiberfirmen von E-Tretroller-Vermietsystemen in der Vergangenheit auch ohne Genehmigung ihre E-Tretroller in Mainz anbieten konnten, ist hierfür zukünftig eine Sondernutzungserlaubnis notwendig. Dafür ist folgendes Verfahren vorgesehen:

Während eines von der Stadt vorgegebenen Zeitraums haben interessierte Anbieter von Vermietsystemen die Möglichkeit, die erforderliche Sondernutzungserlaubnis zu beantragen. Die Sondernutzungserlaubnis wird anschließend an alle Anbieter, die eine Sondernutzungserlaubnis beantragt haben, für einen Zeitraum von 24 Monaten erteilt. Während dieser Laufzeit können keine weiteren Sondernutzungserlaubnisse (etwa an einen neuen Anbieter) erteilt werden. Dies ist erst während des nächsten allgemeinen Antragszeitraums nach Ablauf der 24 Monate möglich. Hierdurch kann eine für einen längeren Zeitraum gleichbleibende Obergrenze der zugelassenen Fahrzeuganzahl pro Anbieter sichergestellt werden (mehr unter „Limitierung der Fahrzeuganzahl“).

Ein Vergabeverfahren zur Auswahl eines einzelnen Anbieters wird nicht stattfinden. Eine Auswahl über eindeutige Qualitätskriterien (z.B. das Vorhandensein bestimmter technischer Einrichtungen

zur Erkennung falsch abgestellter Roller) zur Findung des „besten“ Anbieters mit der sichersten Flotte wäre prinzipiell wünschenswert. Die letzten Jahre haben allerdings leider gezeigt, dass auch eine Vielzahl technischer Innovationen, wie beispielsweise die Pflicht, nach Beendigung des Mietprozesses den E-Tretroller zu fotografieren, nicht automatisch zu einem besseren Abstellverhalten führen. Die Landeshauptstadt Mainz verfolgt bei der Regulierung der Vermietsysteme das primäre Ziel, Behinderungen und Gefährdungen im öffentlichen Raum durch falsch abgestellte E-Tretroller zu unterbinden. Dies kann von den hierfür in Verantwortung stehenden Anbietern durch den Einsatz von Technik, vermehrten Personaleinsatz vor Ort, verbesserte Aufklärung der Nutzer:innen oder eine Mischung aller zur Verfügung stehenden Möglichkeiten verfolgt werden. Letztendlich zählt für die Landeshauptstadt Mainz aber das Ergebnis in Form der realen Abstell-situation der Mietflotten vor Ort auf der Straße. Und diese ist im Zweifelsfall nicht unbedingt besser, weil im Rahmen einer Ausschreibung ein Anbieter eine besonders große Vielzahl an technischen Innovationen vorweisen kann, im laufenden Betrieb aber beispielsweise zeitweise nicht genügend Personal zur Betreuung der Mietflotte einsetzt.

Die Landeshauptstadt Mainz wird die Abstell-situation der Mietflotten regelmäßig vor Ort kontrollieren und kann beispielsweise bei regelmäßigem Vorliegen systematischer Verstöße einem Anbieter die Sondernutzungserlaubnis entziehen, wodurch die entsprechende Mietflotte aus dem Stadtgebiet entfernt werden müsste (mehr unter „Ahndung von Verstößen“).

Limitierung der Fahrzeuganzahl

Es wird eine Gesamtanzahl von maximal 1200 E-Tretrollern im gesamten Mainzer Stadtgebiet zugelassen. Hierdurch wird sichergestellt, dass auf der einen Seite eine ausreichende Abdeckung mit Fahrzeugen vorhanden ist. Gleichzeitig wird ein Überangebot an E-Tretrollern vermieden, welches für die Nutzbarkeit des Mobilitätsangebots nicht erforderlich ist und ggf. zu vermeidbaren Beeinträchtigungen des öffentlichen Raums führen würde. Innerhalb der Innenstadt dürfen seitens der Anbieter der Vermietsysteme insgesamt maximal 300 E-Tretroller aufgestellt werden. Diese Limitierung ergibt sich aus der Kapazität der zur Verfügung stehenden Fläche der Abstellflächen (mehr unter „Abstellflächen in der Innenstadt“).

Durch den festgelegten Zeitraum für die Beantragung der notwendigen Sondernutzungserlaubnis steht bereits zu Beginn der 24-monatigen Laufzeit fest, wie viele Anbieter während des Zeitraums in Mainz aktiv sein werden. Entsprechend wird die maximal zugelassene Anzahl an E-Tretrollern gleichmäßig auf diese Anbieter aufgeteilt. So dürfte beispielsweise bei drei aktiven Anbietern von Vermietsystemen jeder Anbieter 400 E-Tretrollern im gesamten Stadtgebiet und davon 100 E-Tretroller im Bereich der Innenstadt betreiben. Sollte beispielsweise ein Anbieter nicht die volle ihm zustehende Fahrzeuganzahl ausschöpfen wollen oder ein Anbieter während der Laufzeit die Stadt verlassen, so werden die freien Kapazitäten gleichmäßig auf die übrigen Anbieter aufgeteilt.

Abstellflächen in der Innenstadt

Die E-Tretroller-Vermietsysteme wurden in der Vergangenheit im gesamten Mainzer Stadtgebiet als freefloating-Modell betrieben, wodurch die Fahrzeuge an nahezu jedem Standort abgestellt werden konnten. Eine Ausnahme bildeten hierbei lediglich die von der Landeshauptstadt Mainz vorgegebenen Abstellverbotszonen, welche durch die Anbieter der Vermietsysteme mittels GPS-basiertem Geofencing umgesetzt wurden. Für E-Tretroller die in einem solchen Bereich geortet wurden, war die Beendigung des Verleihprozesses nicht möglich, sodass die Nutzenden motiviert

wurden den E-Tretroller an einen Ort außerhalb der Abstellverbotszone zu bringen und dort den Verleihprozess zu beenden. Das aus dem freefloating-Betrieb resultierende Abstellverhalten führte insbesondere im Innenstadtbereich regelmäßig zu Behinderungen und Gefährdungen im öffentlichen Straßenraum. Gerade dort besteht ein starkes Spannungsfeld zwischen einer erhöhten Nutzungsfrequenz der E-Tretroller und gleichzeitig nur begrenzt verfügbarem öffentlichen Straßenraum, an den vielfältige Nutzungsansprüche gestellt werden.

Aus diesem Grund werden im gesamten Bereich der Innenstadt Abstellflächen für E-Tretroller-Vermietsysteme eingerichtet, auf denen die Fahrzeuge gebündelt werden. Außerhalb dieser Flächen ist ein Abstellen von E-Tretrollern nicht erlaubt. Die Anbieter haben dafür Sorge zu tragen, dass diese Regelung wirksam durchgesetzt wird – zum Beispiel durch Geofencing sowie regelmäßige Kontrollen.

Die Pläne sowie eine Übersichtskarte der geplanten 25 Abstellflächen sind der Beschlussvorlage als Anhang beigelegt. Dem Standortkonzept liegt die Annahme zu Grunde, dass in einem Luftlinienradius von maximal 300 Metern eine Abstellfläche zur Verfügung stehen soll. In weiten Teilen der Innenstadt besteht ein Abdeckungsradius von 200 bis 250 Metern bis zur nächsten Abstellfläche. Im Umfeld stark genutzter Standorte wie beispielsweise dem Hauptbahnhof, in dessen Umfeld bereits heute relativ viele Abstellvorgänge von E-Tretrollern stattfinden, ist bedarfsorientiert ein dichteres Abstellangebot vorgesehen.

Da die Flächen über eine ausreichende Mindestgröße verfügen müssen, um auch bei stärkerer Nachfrage nicht direkt überzulaufen, werden hierfür ausschließlich vorhandene öffentliche Parkplätze in Anspruch genommen. Insgesamt sieht das Konzept vor, 51 Parkplätze für die Nutzung als E-Tretroller-Abstellflächen umzuwandeln. Kleinere Restflächen im Gehwegbereich sind hierbei nicht zielführend, da diese bei zeitweise verstärkter Nutzung sofort überlaufen würden, was zu Behinderungen und Gefährdungen des Fußverkehrs führen würde. Gerade die Sicherstellung von Sicherheit und Barrierefreiheit auf den Gehwegen ist eines der primären Ziele des Konzepts. Damit die jeweilige Abstellfläche leicht zu erkennen ist, wird eine entsprechende Beschilderung aufgestellt, die Fläche mit einer weißen Bodenmarkierung umrandet und mit E-Tretroller-Piktogrammen auf dem Bodenbelag innerhalb der Fläche versehen. Um eine Blockierung der Fläche durch falschparkende Pkw zu unterbinden, werden Poller zur Fahrbahn hin aufgestellt.

Innerhalb der Fläche erfolgt keine anbieterbezogene Untergliederung. Die Abstellflächen dürfen gleichberechtigt von allen Anbietern der Vermietsysteme genutzt werden. Die Anbieter haben dafür Sorge zu tragen, dass in den Abstellflächen ein geordnetes und platzsparendes Abstellen erfolgt. Droht eine Abstellfläche aufgrund von zu vielen dort abgestellten E-Tretrollern „überzulaufen“ (z.B. wegen einer größeren Veranstaltung im Umfeld) müssen seitens der Anbieter E-Tretroller entfernt und auf andere Abstellflächen verlagert werden.

Abstellregelung außerhalb der Innenstadt

Außerhalb der Innenstadt wird weiterhin ein freefloating-Betrieb möglich sein. Auf die Einrichtung von festen Abstellflächen und die gleichzeitige Sperrung der umgebenden Flächen wird vorerst verzichtet, da dies in vielen Bereichen des Stadtgebiets nicht zielführend ist. So würde ein lediglich weitmaschiges Netz an Abstellbereichen in den Vororten für die Nutzenden mitunter lange Zuwege bedeuten, wodurch das Vermietsystem seinen Zweck als ÖPNV-Zubringer für die „letzte Meile“ verlieren würde. Ein engmaschiges Netz, vergleichbar mit dem Standortkonzept in der Mainzer Innenstadt, würde einen erheblichen Flächeneinsatz bedeuten. Gleichzeitig gibt es große Gebiete, in denen eine eher geringe und unregelmäßige Nachfrage vorliegt und aktuell nur ver-

einzelne E-Tretroller abgestellt werden. Dort würden (anderweitig ebenfalls gefragte) Flächen reserviert, welche mitunter nur sporadisch genutzt werden oder zeitweise auch leer stehen können.

Auch wenn der Betriebsmodus der Vermietsysteme in den Vororten unverändert bleibt (weiterhin ein freefloating-Betrieb), so bestehen durch die Sondernutzung sehr viel weitreichendere Durchgriffsmöglichkeiten seitens der Landeshauptstadt Mainz gegenüber den Anbietern der Vermietsysteme. Die Landeshauptstadt Mainz wird die Situation vor Ort regelmäßig überprüfen und nötigenfalls Verstöße der Anbieter ahnden (mehr unter „Ahndung von Verstößen“).

Es handelt sich bei der Regulierung der E-Tretroller-Vermietsysteme mittels Sondernutzung um ein neues Konzept, dessen Umsetzung von Seiten der Landeshauptstadt Mainz beobachtet wird. Sollte beispielsweise an einzelnen Standorten in den Vororten erkennbar werden, dass die Einrichtung von Abstellflächen für E-Tretroller und korrespondierend die gleichzeitige Sperrung der umgebenden Flächen für E-Tretroller verkehrlich sinnvoll ist, ist eine nachträgliche Ergänzung von Abstellflächen möglich.

Grundsätzliche Abstellregeln

Für das Abstellen von E-Tretrollern im Mainzer Stadtgebiet sind verschiedene Regeln einzuhalten. Diese müssen durch die Anbieter der Vermietsysteme in geeigneter Weise an die Nutzer:innen kommuniziert und deren Umsetzung regelmäßig vor Ort überprüft werden. Dies gilt insbesondere im Bereich außerhalb der Innenstadt, da dort keine feste Abstellflächen vorgesehen sind.

Das Abstellen der E-Tretroller hat nach den Regeln der StVO zu erfolgen, sodass diese Dritte weder gefährden noch behindern. Insbesondere müssen Gehwege so freigehalten werden, sodass eine ausreichende durchgängige Restgehwegbreite verbleibt. Radwege, Bordsteinabsenkungen, Fahrbahnen, Blindenleitsysteme, Fußgängerüberwege, bauliche Flucht- und Rettungswege sowie Aufstellflächen und Zuwegungen der Feuerwehr, Ein- und Ausfahrten von Grundstücken, Gebäudezugänge sowie Rauchgasschächte und Notausgänge aus/ von unterirdischen Anlagen (z.B. Tiefgaragen) sind freizuhalten. Im Bereich von Bus- und Straßenbahnhaltestellen ist ein Mindestabstand zum Wartebereich von 10 m einzuhalten. Weder öffentliche Fahrradabstellanlagen noch die Mietradstationen von MVG meinRad dürfen zum Abstellen von E-Tretrollern genutzt werden. Ein Abstellen auf Schulgelände, in öffentlichen Grünanlagen, auf Grünstreifen und außerhalb von bebautem Gebiet (z.B. auf Feldwegen oder in Waldgebieten) ist nicht erlaubt. E-Tretroller müssen, entsprechend ihrer Bauart, aufrecht abgestellt werden.

Die Landeshauptstadt Mainz kann darüber hinaus aus verkehrlichen und stadtgestalterischen Gründen freizuhaltende Flächen vorgeben, in denen die Anbieter der Vermietsysteme ein Abstellen von E-Tretrollern mittels Geofencing wirksam unterbinden müssen.

Bei Großveranstaltungen (z.B. Rosenmontag, Johannisnacht) haben die Anbieter nach Aufforderung durch die Landeshauptstadt Mainz zusätzliche Bereiche mittels Geofencing temporär zu sperren und noch in den Bereichen befindliche E-Tretroller zu entfernen.

Nutzung privater Flächen

Die Regelungen zur Sondernutzung betreffen ausschließlich die Nutzung öffentlich gewidmeter Verkehrsflächen. Bezüglich des Abstellens von Vermiet-E-Tretrollern auf privaten Flächen verfügt die Landeshauptstadt Mainz über keine Regulierungskompetenz. Die Landeshauptstadt Mainz wird die zukünftigen Anbieter der Vermietsysteme dennoch dazu ermutigen, an geeigneten

Standorten auch mit privaten Flächeneigentümern in den Austausch zu treten. So wäre es zu begrüßen, wenn auch auf privaten Kundenparkplätzen (beispielsweise von Supermärkten) Abstellflächen für E-Tretroller eingerichtet werden würden. Diese könnten eine aus Nutzersicht sinnvolle Ergänzung des Standort-Konzepts im öffentlichen Verkehrsraum darstellen.

Sondernutzungsgebühr

Seitens der Anbieter der Vermietsysteme ist eine Sondernutzungsgebühr von drei Euro pro E-Tretroller und Monat zu entrichten. Hierfür ist eine Erweiterung der Satzung über Erlaubnisse und Gebühren für Sondernutzungen an öffentlichen Straßen in der Stadt Mainz um einen Gebührentatbestand für Vermietsysteme von E-Tretrollern erforderlich. Die Sondernutzungsgebühr berücksichtigt unter anderem Art und Ausmaß der Einwirkung auf die Straße und den Gemeingebrauch. Gleichzeitig wird durch die moderate Gebühr auch das öffentliche Interesse an der Nutzung der Fahrzeuge als Ergänzung des ÖPNV-Angebotes, insbesondere in den Vororten, berücksichtigt.

Ahndung von Verstößen

Die Anbieter der Vermietsysteme als diejenigen, die ihre Fahrzeugflotten als kommerzielles Geschäftsmodell in den öffentlichen Raum bringen, sind in erster Linie selbst für die Einhaltung der Regelungen sowie zur Ergreifung hierfür erforderlicher Maßnahmen verantwortlich.

Die Erfahrung der letzten Jahre hat allerdings gezeigt, dass es auf der Basis von Eigenverantwortung der Anbieter, ohne rechtlich verbindliche Ahndungsmöglichkeit, leider regelmäßig zu Behinderungen und Gefährdungen im öffentlichen Straßenraum kam. Im Rahmen der Sondernutzung verfügt die Landeshauptstadt Mainz über sehr viel weitreichendere Durchgriffsmöglichkeiten gegenüber den Anbietern. Die Landeshauptstadt Mainz wird daher die Abstell-situation vor Ort regelmäßig kontrollieren. Werden im Rahmen der Kontrollen systematische Einschränkungen der Verkehrssicherheit durch die abgestellte Fahrzeugflotte eines Anbieters festgestellt, wird dieser angemahnt. Ergreift der entsprechende Anbieter hierauf aufbauend keine geeigneten Maßnahmen und werden im Rahmen fortlaufender Kontrollen regelmäßig systematische Sicherheitsprobleme durch die abgestellten E-Tretroller festgestellt, kann diesem die Sondernutzungserlaubnis entzogen werden. In Folge müsste der betroffene Anbieter den Betrieb im Stadtgebiet der Landeshauptstadt Mainz einstellen und seine E-Tretroller aus dem öffentlichen Straßenraum entfernen.

Auch in Einzelfällen, in denen aufgrund eines falsch abgestellten E-Tretrollers beispielsweise „Gefahr in Verzug“ ist, kann das Fahrzeug durch die Landeshauptstadt Mainz verschoben oder entfernt und die hierfür anfallenden Kosten dem entsprechenden Anbieter des Vermietsystems in Rechnung gestellt werden.

Durch die erforderlichen umfangreichen Kontrollmaßnahmen sowie flankierende Verwaltungsaufgaben entsteht ein nicht unerheblicher personeller Mehraufwand. Um eine zielführende Umsetzung des Konzepts ermöglichen zu können, ist daher die Schaffung von zwei zusätzlichen Personalstellen in der Ordnungsverwaltung erforderlich.

Alternativen

Verzicht auf die Umsetzung des vorgestellten Sondernutzungskonzepts und die Einrichtung von

festen Abstellflächen, mit der Folge, dass weiterhin keine verbindlichen Rahmenbedingungen für den Betrieb der E-Tretroller-Vermietsysteme vorliegt und somit keine Verbesserung der Abstell-situation erzielt werden kann.

Analyse und Bewertung geschlechtsspezifischer Folgen

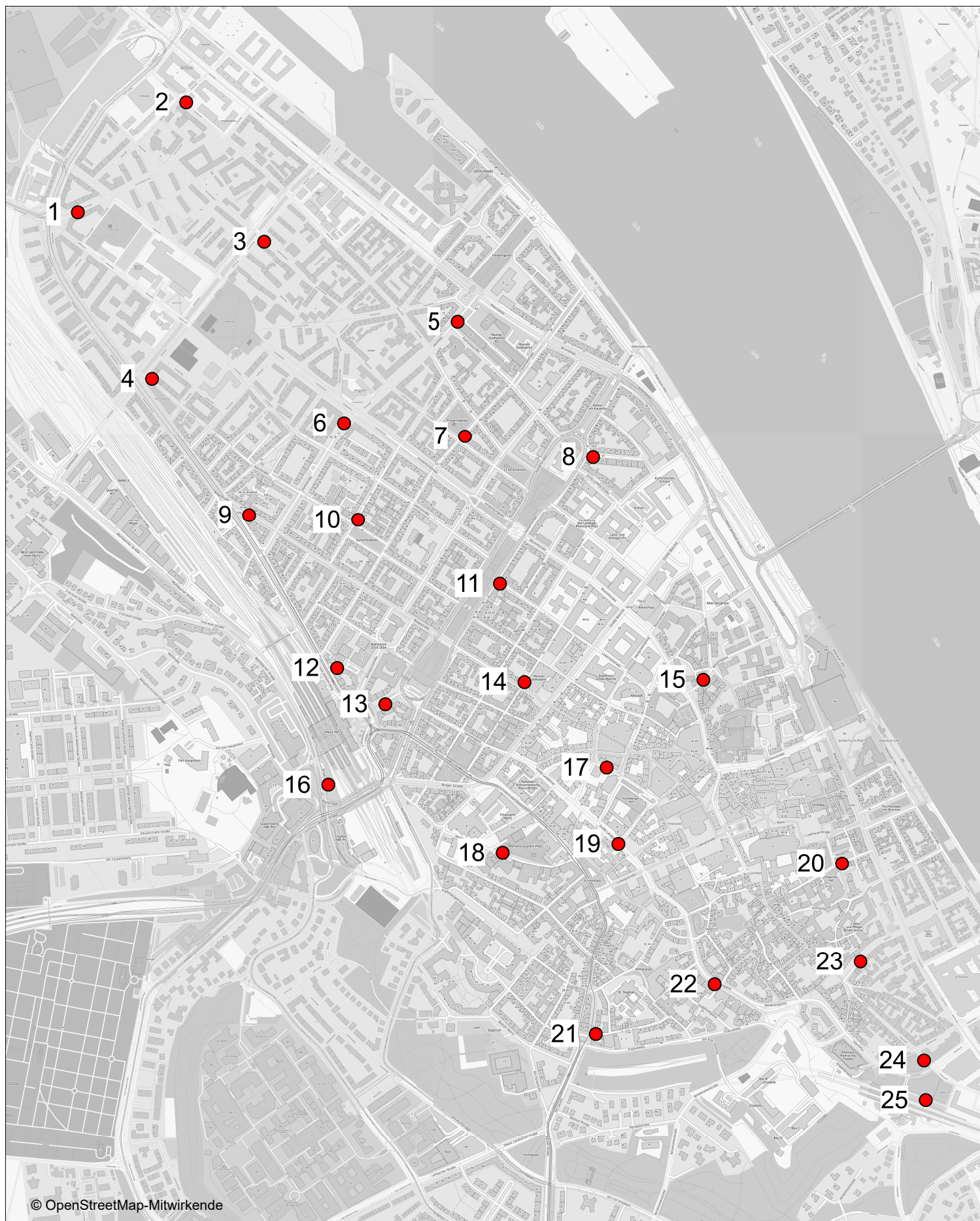
Keine

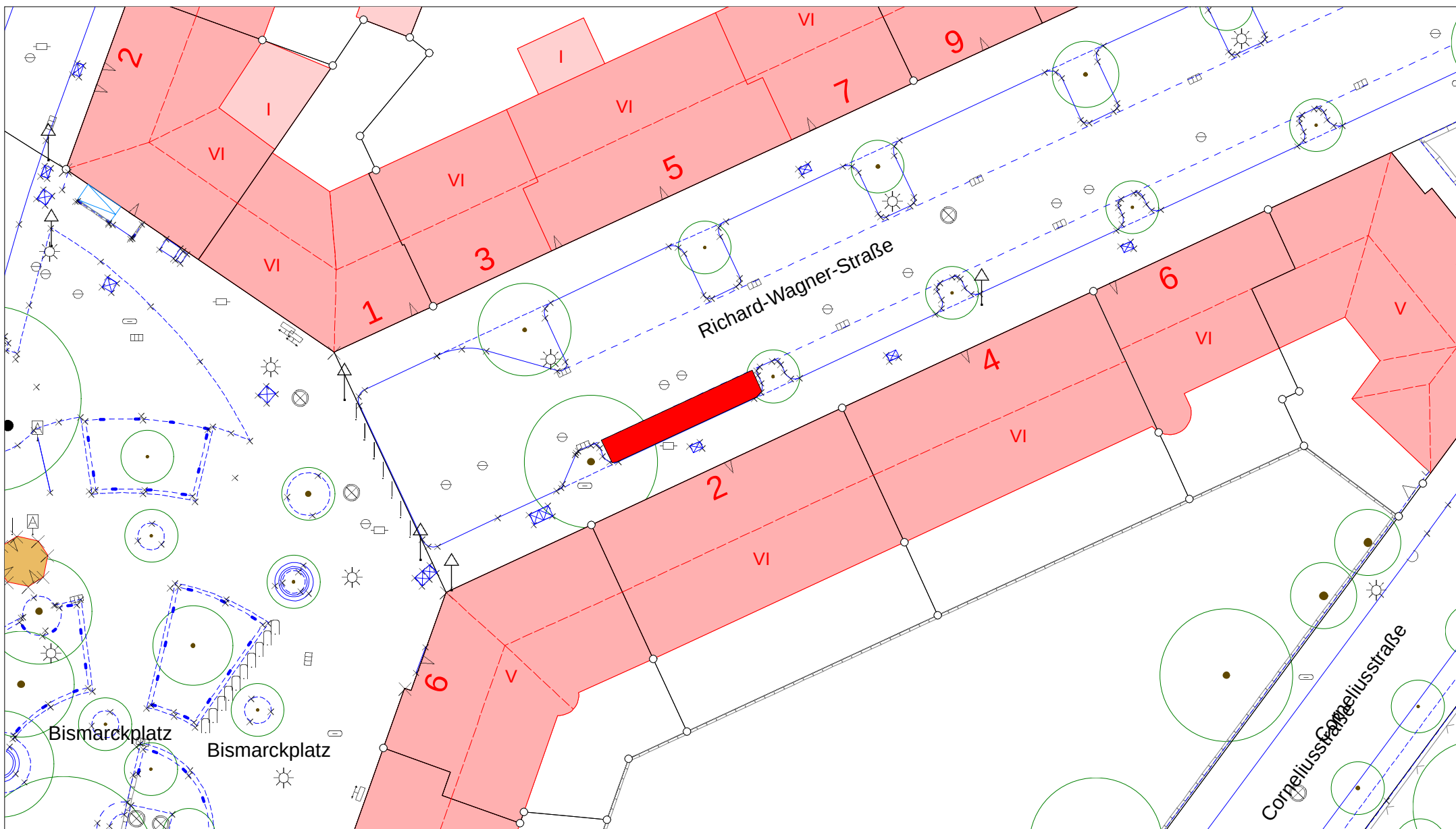
Auswirkungen auf den Klimaschutz

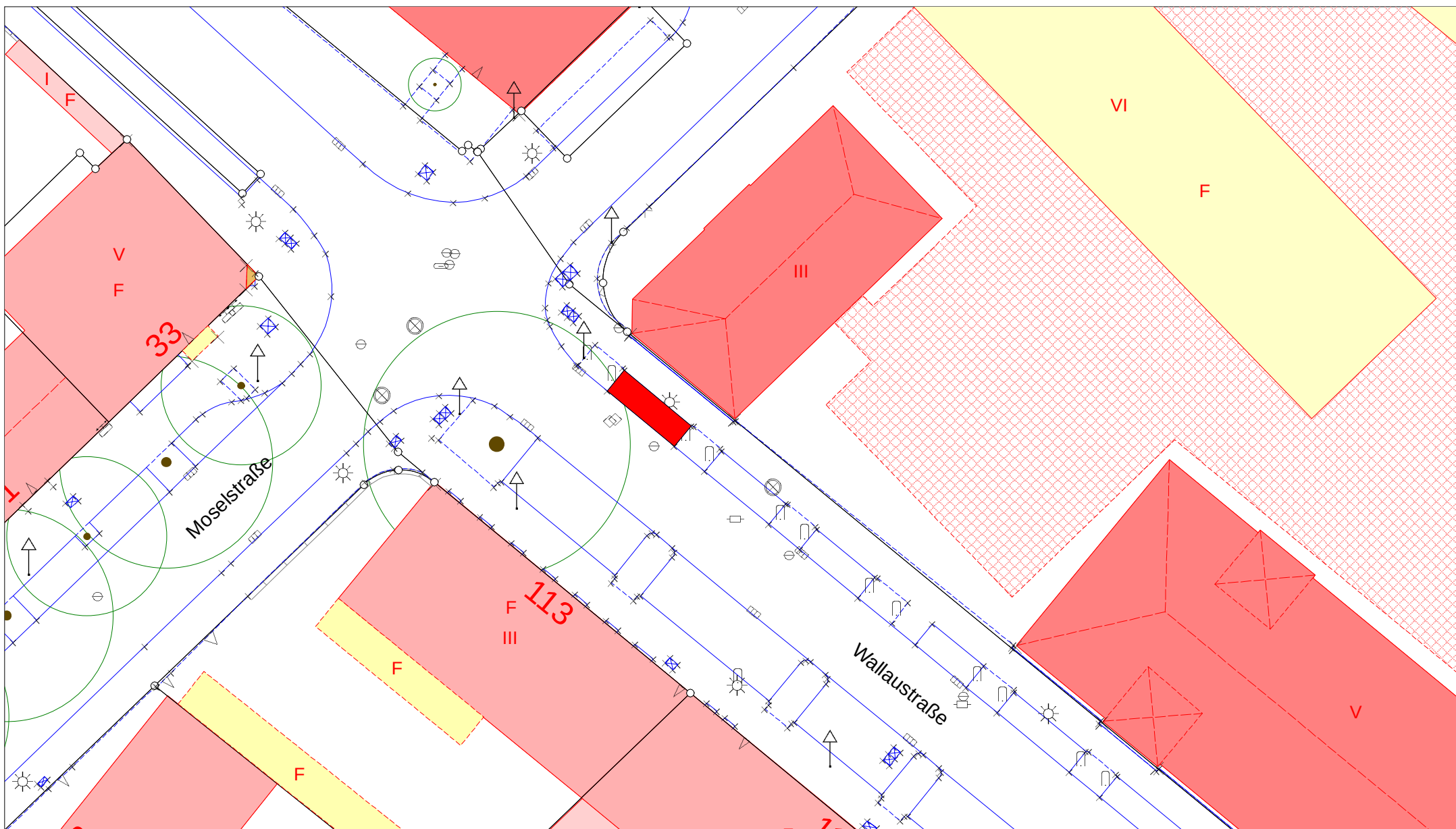
Die Problematik des unzureichend regulierten und zum Teil nicht verkehrsverträglichen Abstellverhaltens der E-Tretroller-Vermietflotten wirkt sich insbesondere negativ auf die sichere Nutzbarkeit und Attraktivität der Infrastruktur des Fuß- und Radverkehrs aus. Beide Verkehrsarten sind Bestandteil des Umweltverbunds, welcher im Sinne einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung durch die Landeshauptstadt Mainz gefördert wird. Durch die Einstufung der Vermietsysteme von E-Tretrollern als Sondernutzung und die Festlegung rechtlich verbindlicher Rahmenbedingungen, kann eine erhebliche Verbesserung der Abstellsituation der E-Tretroller erzielt werden, was sich wiederum positiv auf die Nutzbarkeit von Fuß- und Radwegen auswirkt. Die vorliegende Beschlussvorlage hat in Bezug auf Klimaschutz positive Auswirkungen.

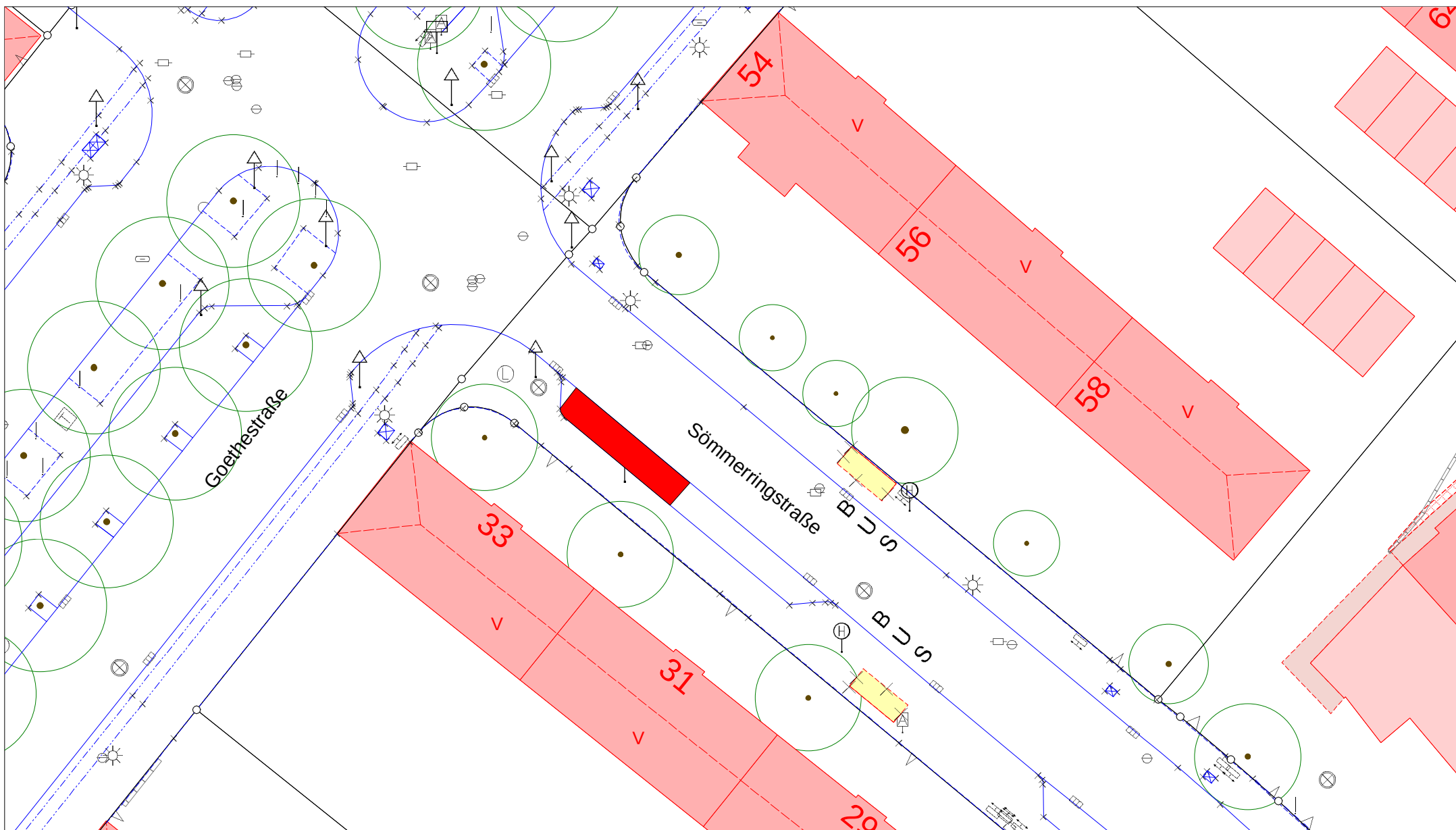
Finanzierung

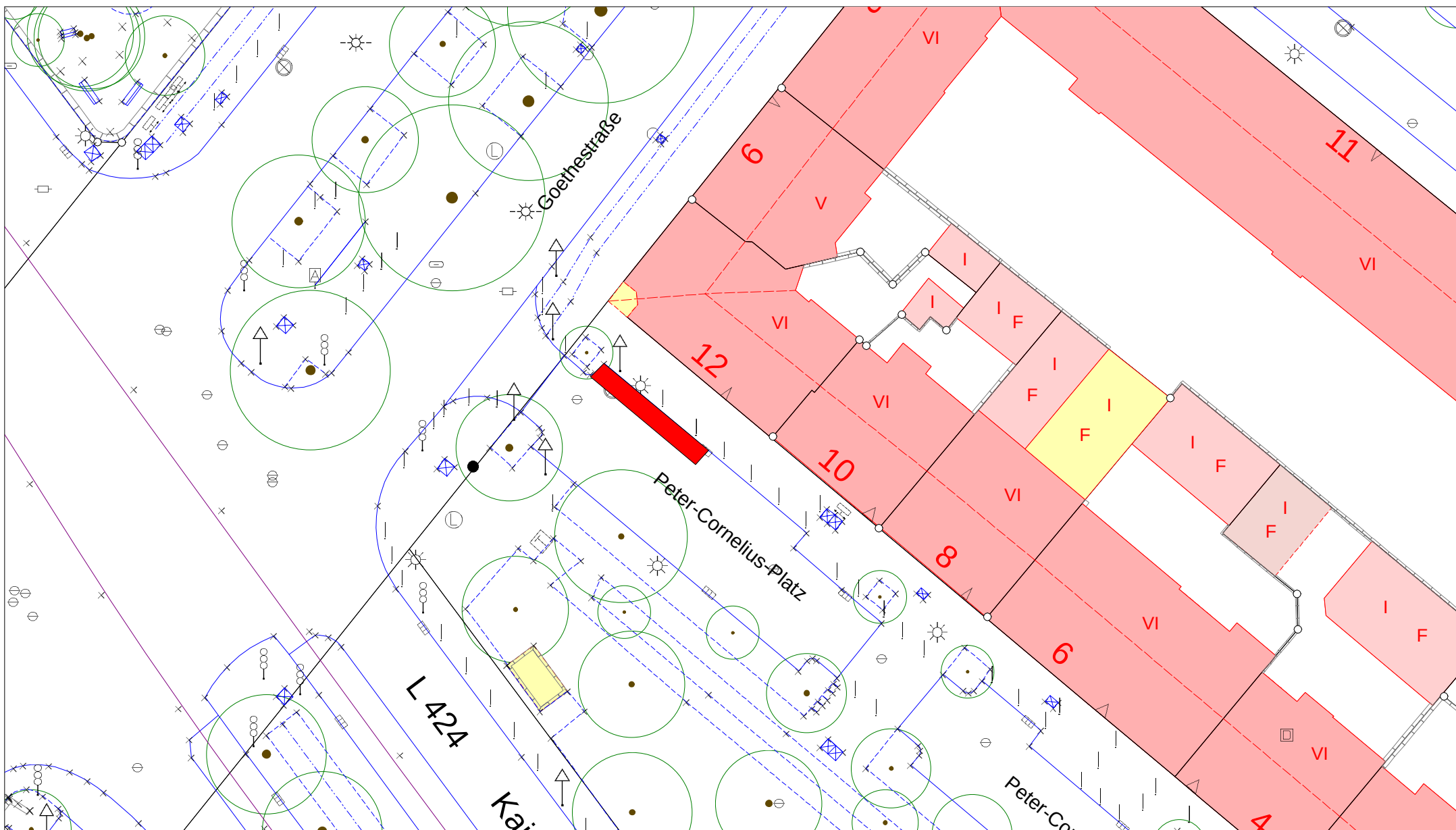
Die notwendigen Personalstellen müssen im Rahmen des kommenden Stellenplans berücksichtigt werden. Die einmaligen Kosten für die erforderliche Beschilderung, Poller und Bodenmarkierungen der Abstellflächen werden über den laufenden Haushalt abgedeckt. Da ein Teil der Stellplätze aktuell bewirtschaftet wird, kommt es zu Einnahmeverlusten bei den Erlösen durch Parkgebühren, welche durch die Einnahmen aus den Sondernutzungsgebühren kompensiert werden.

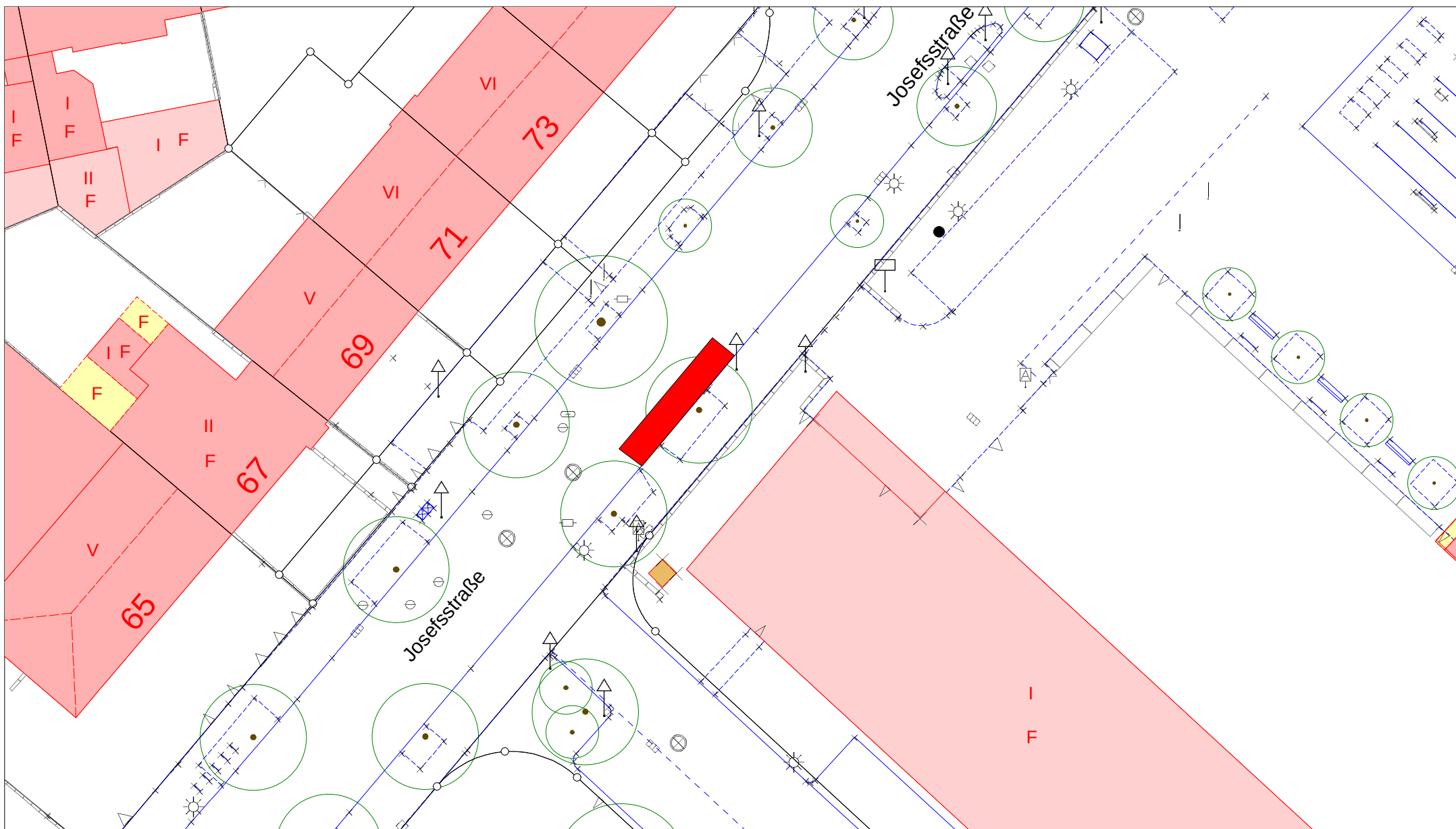


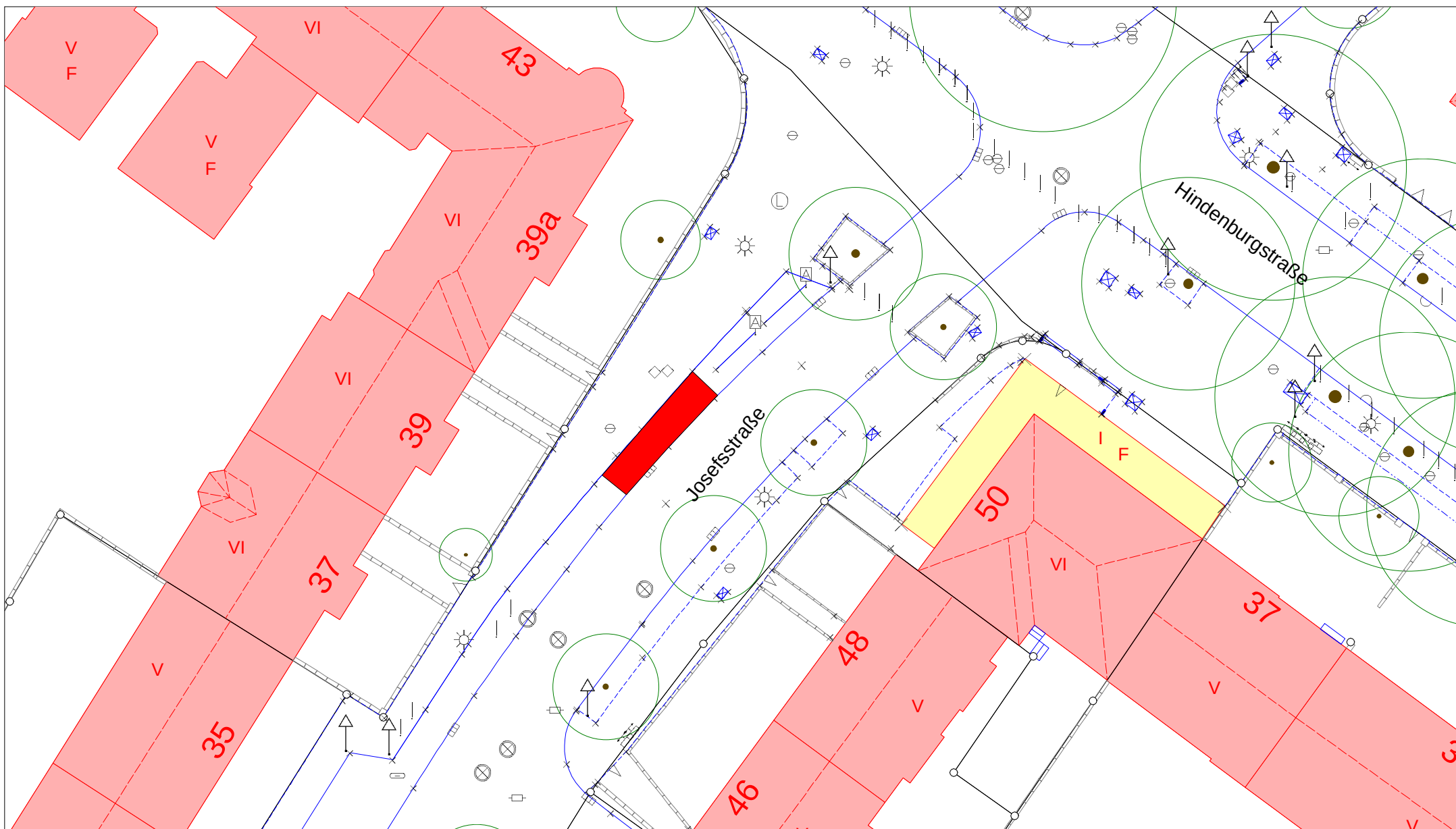


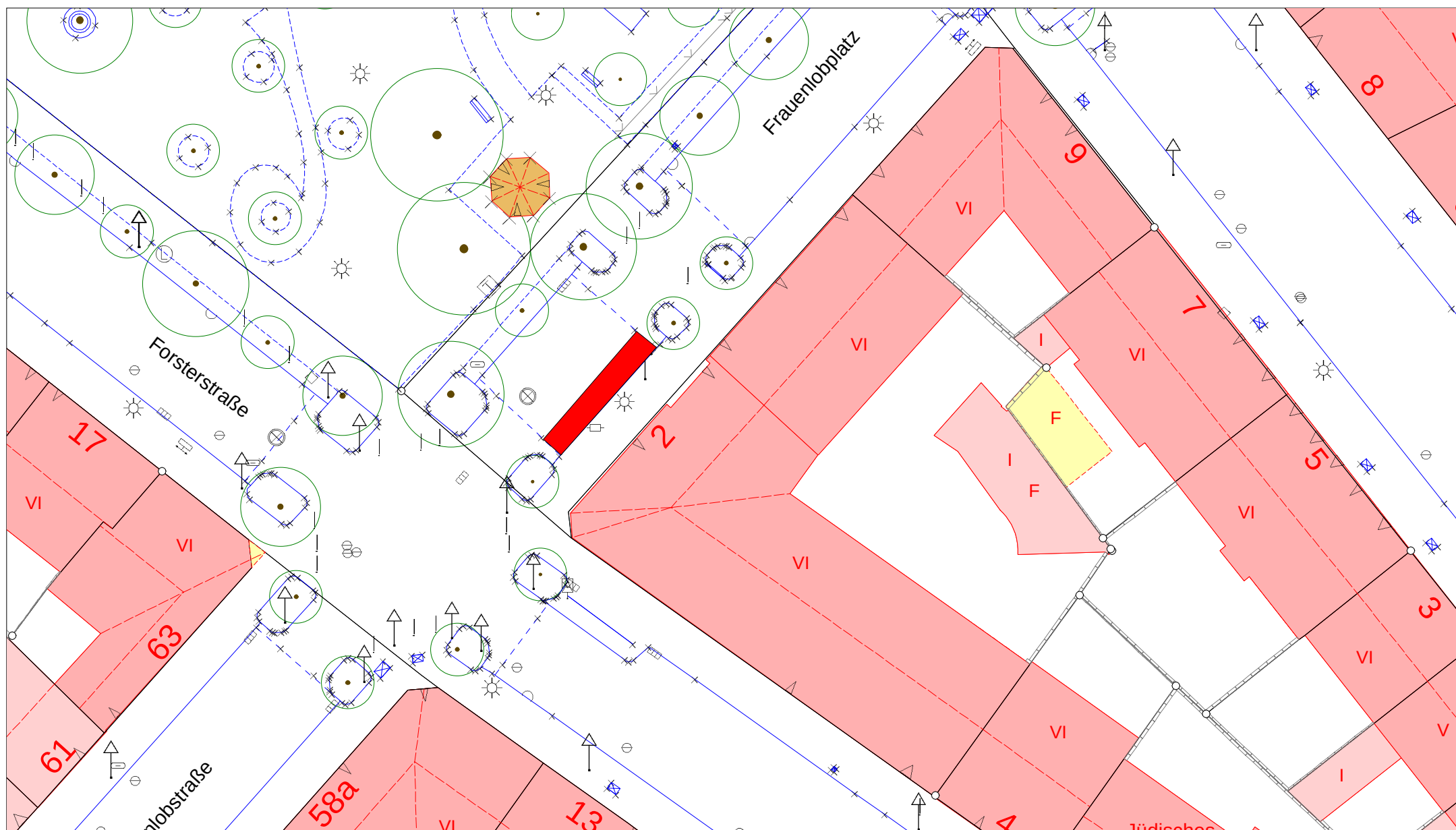


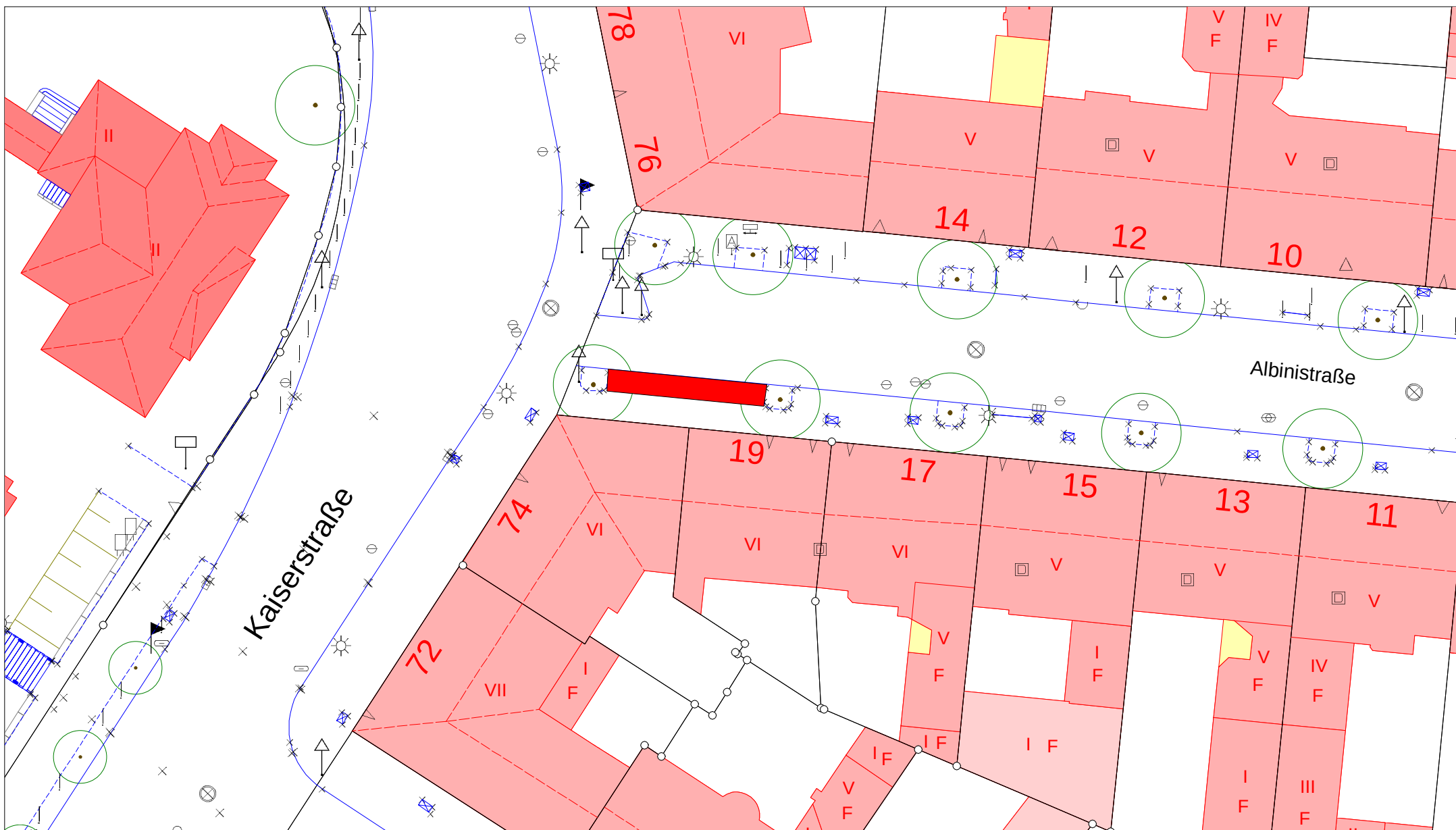


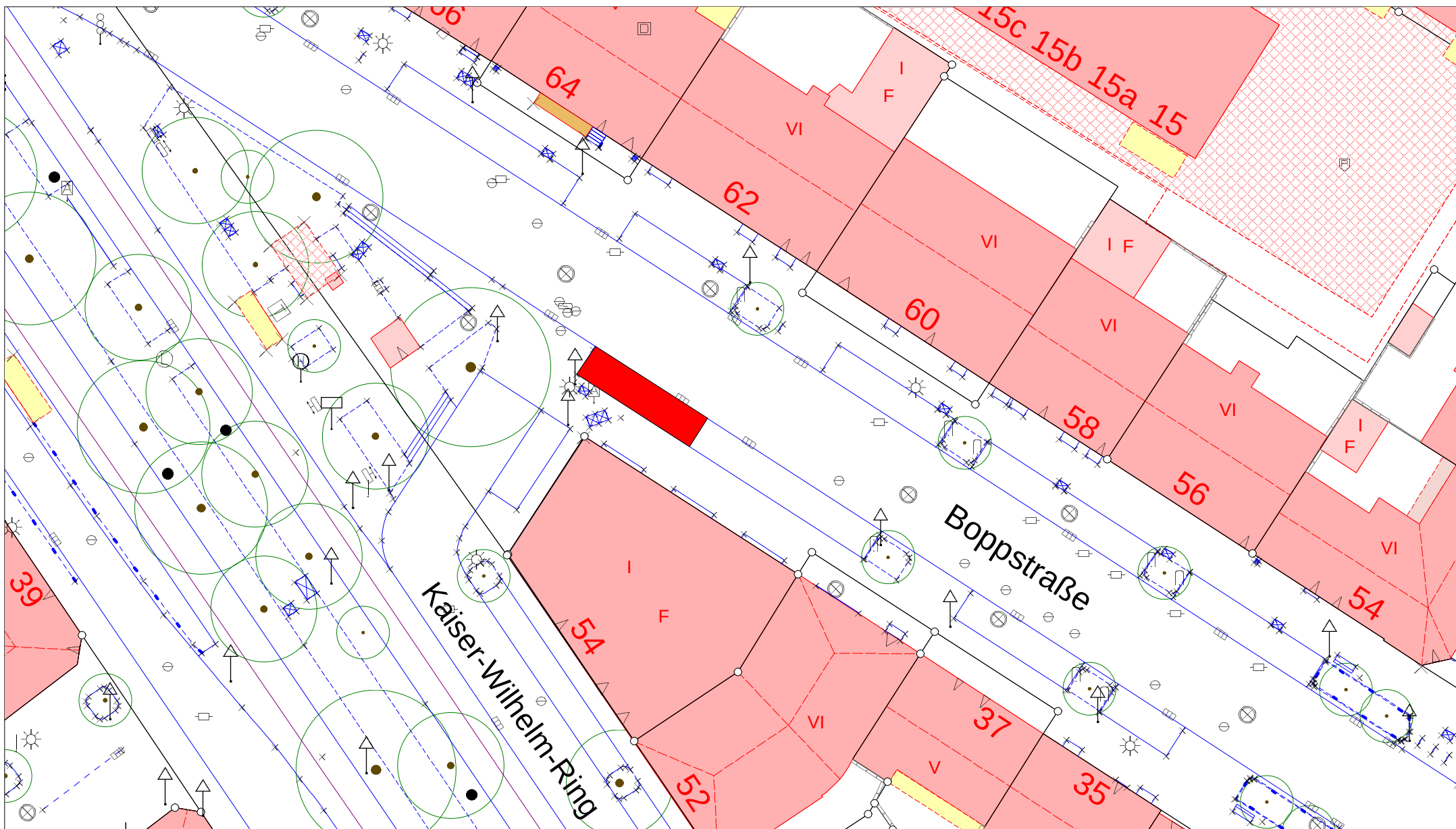


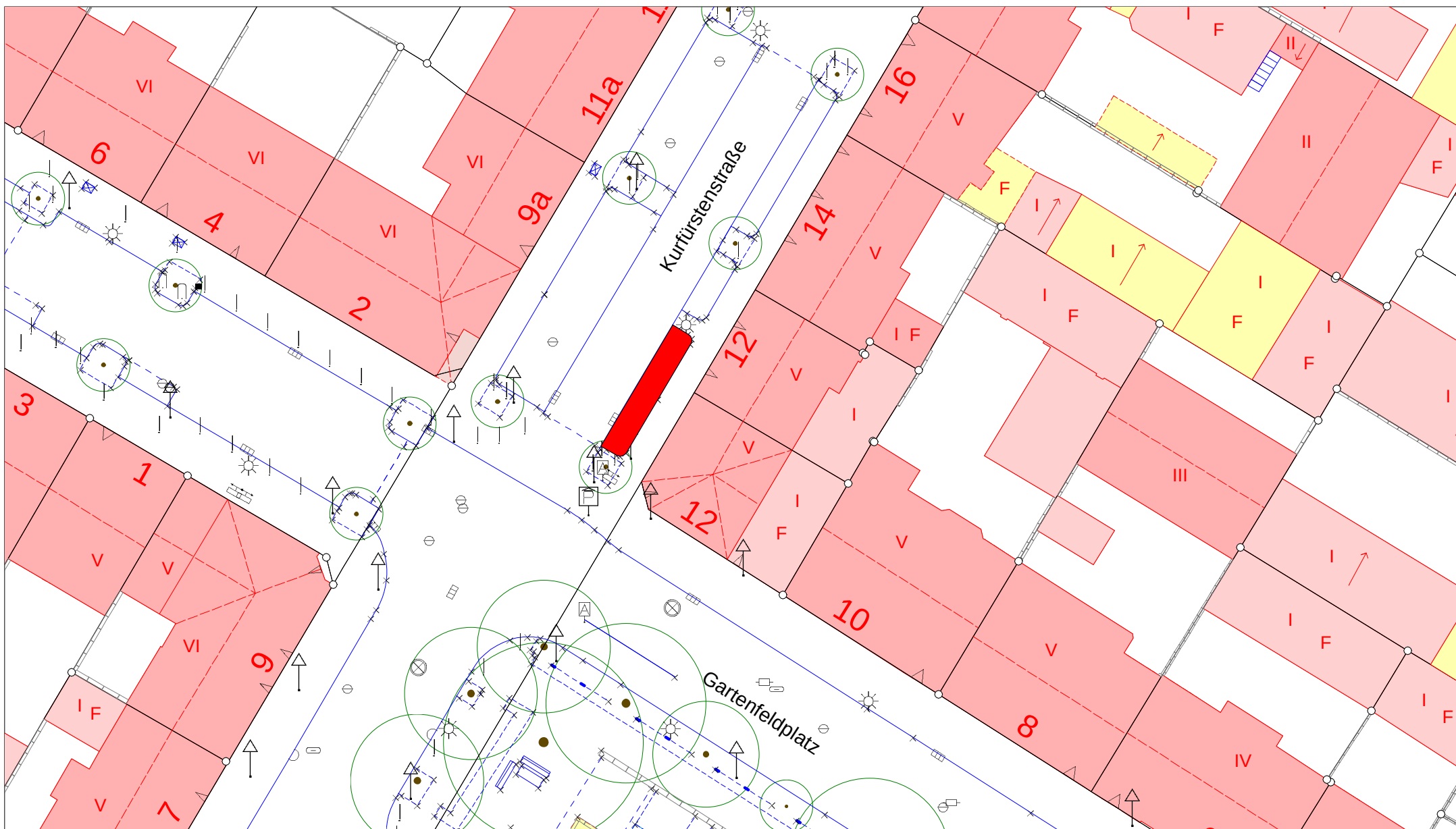




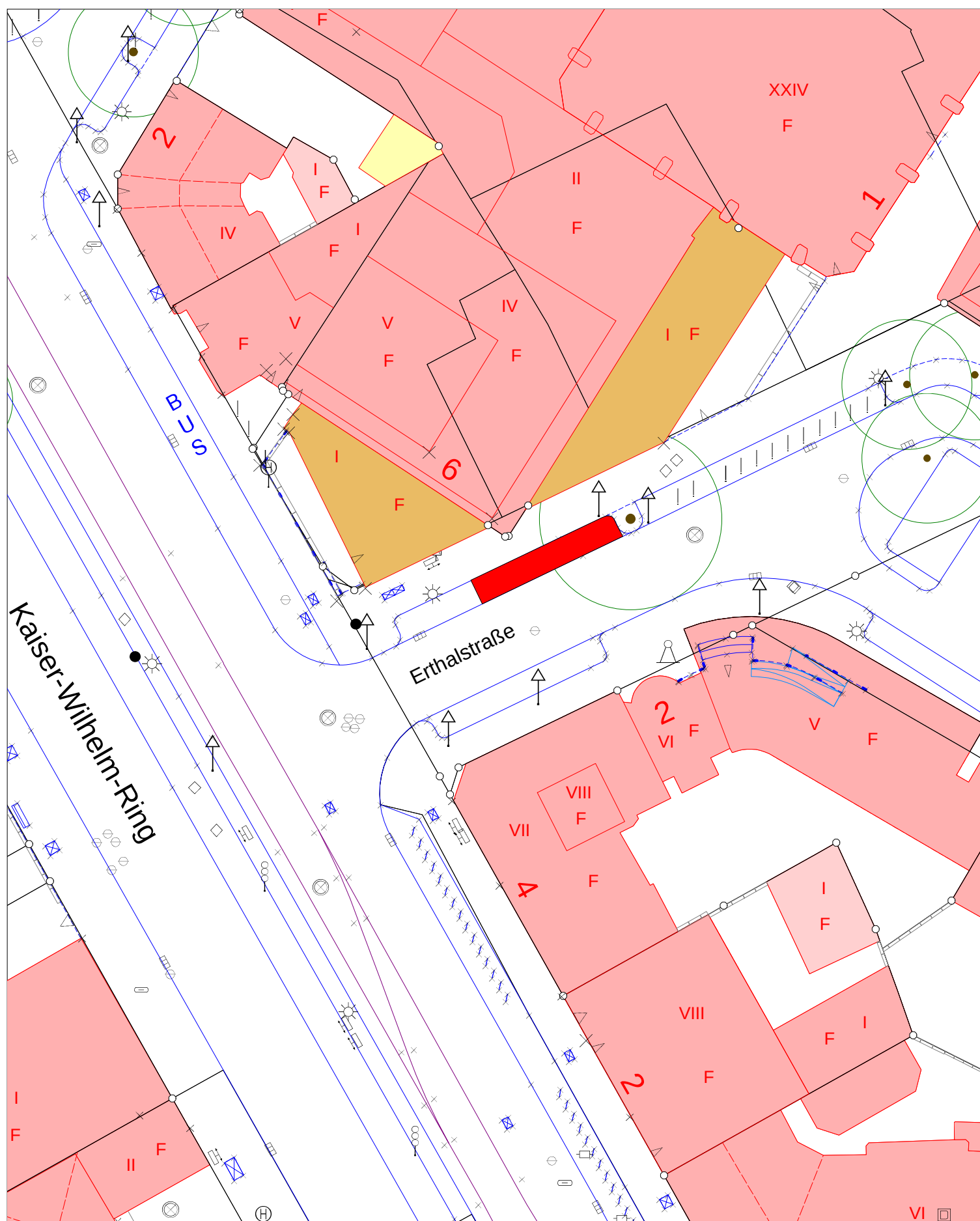


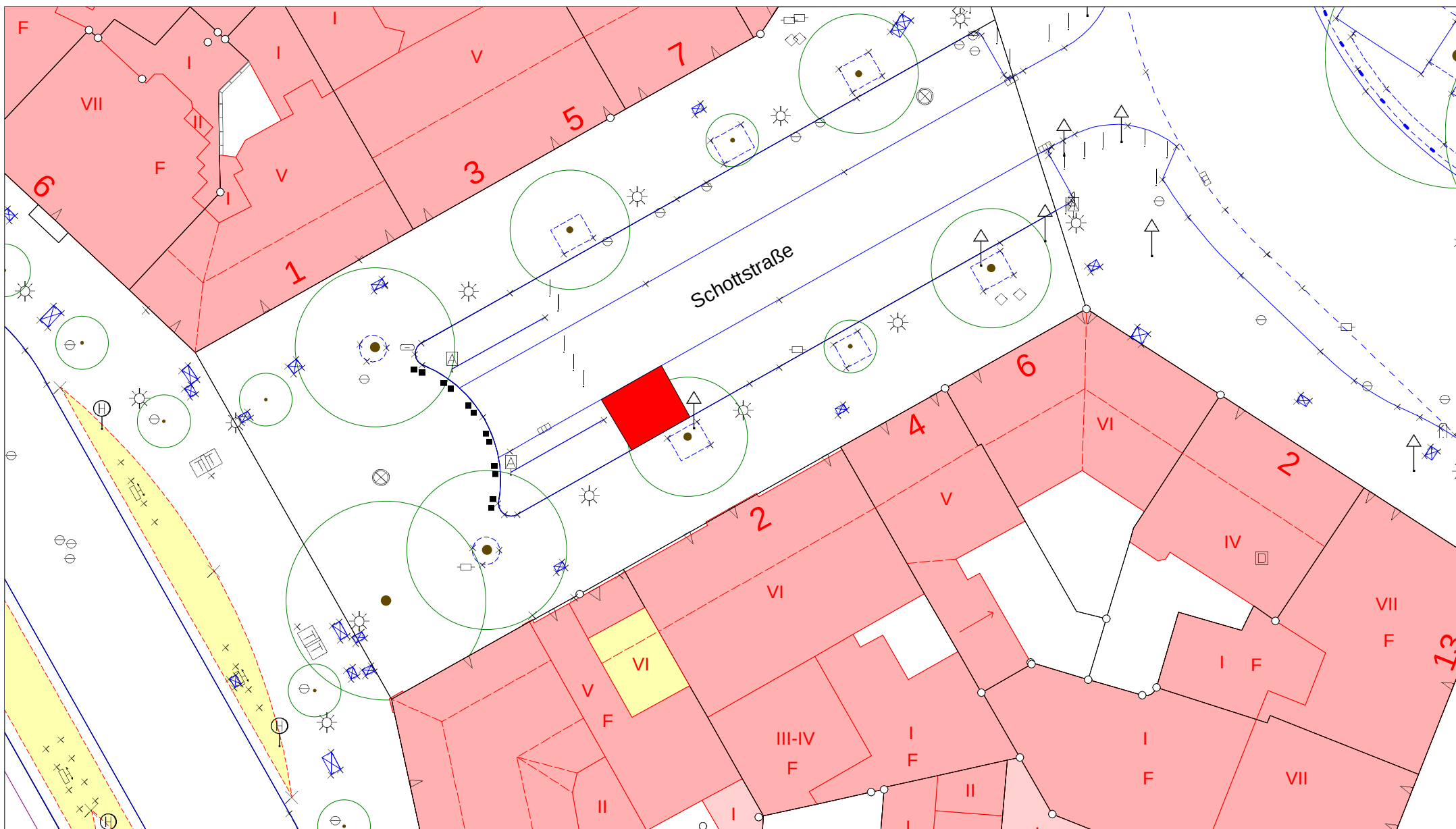


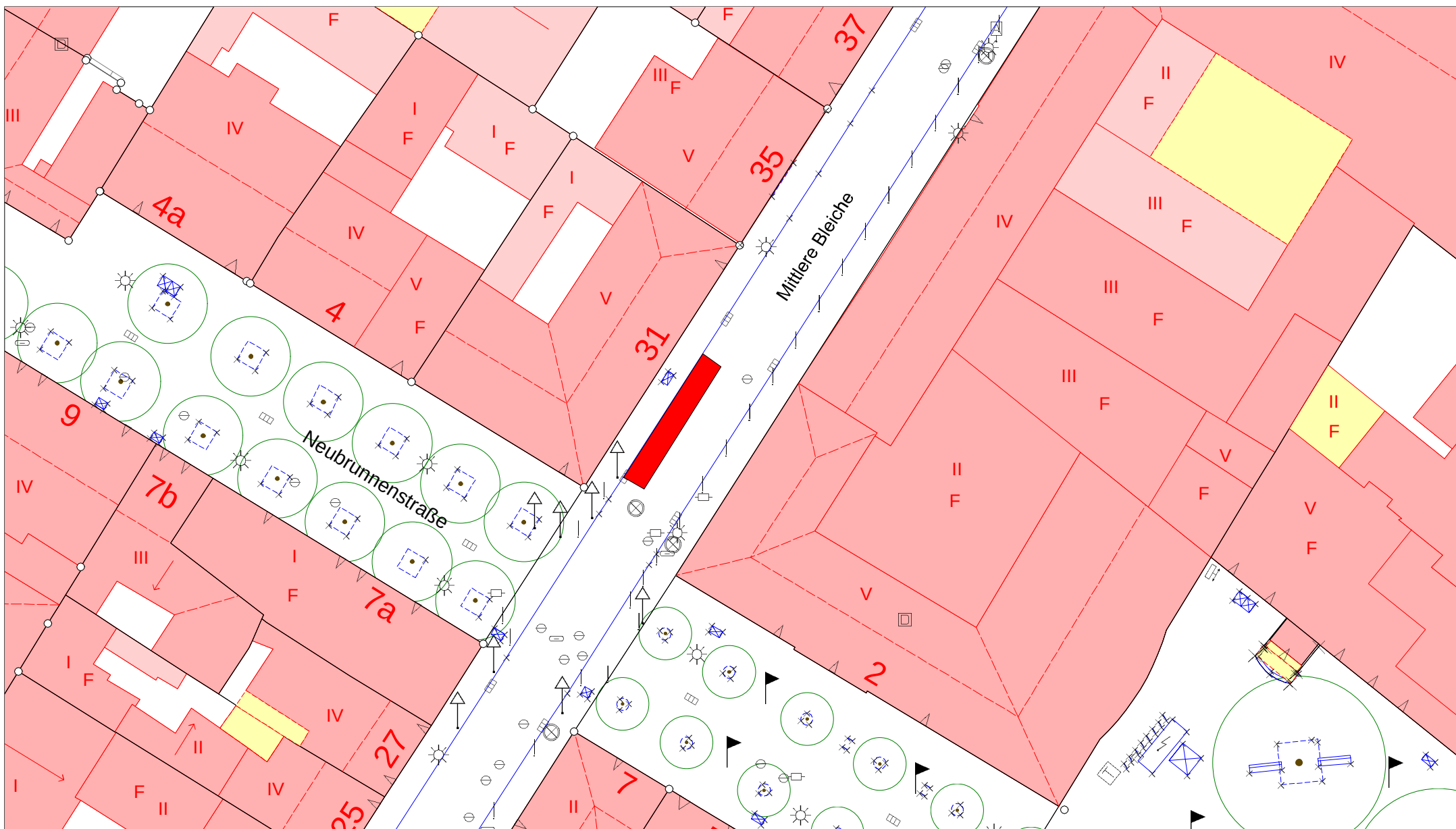


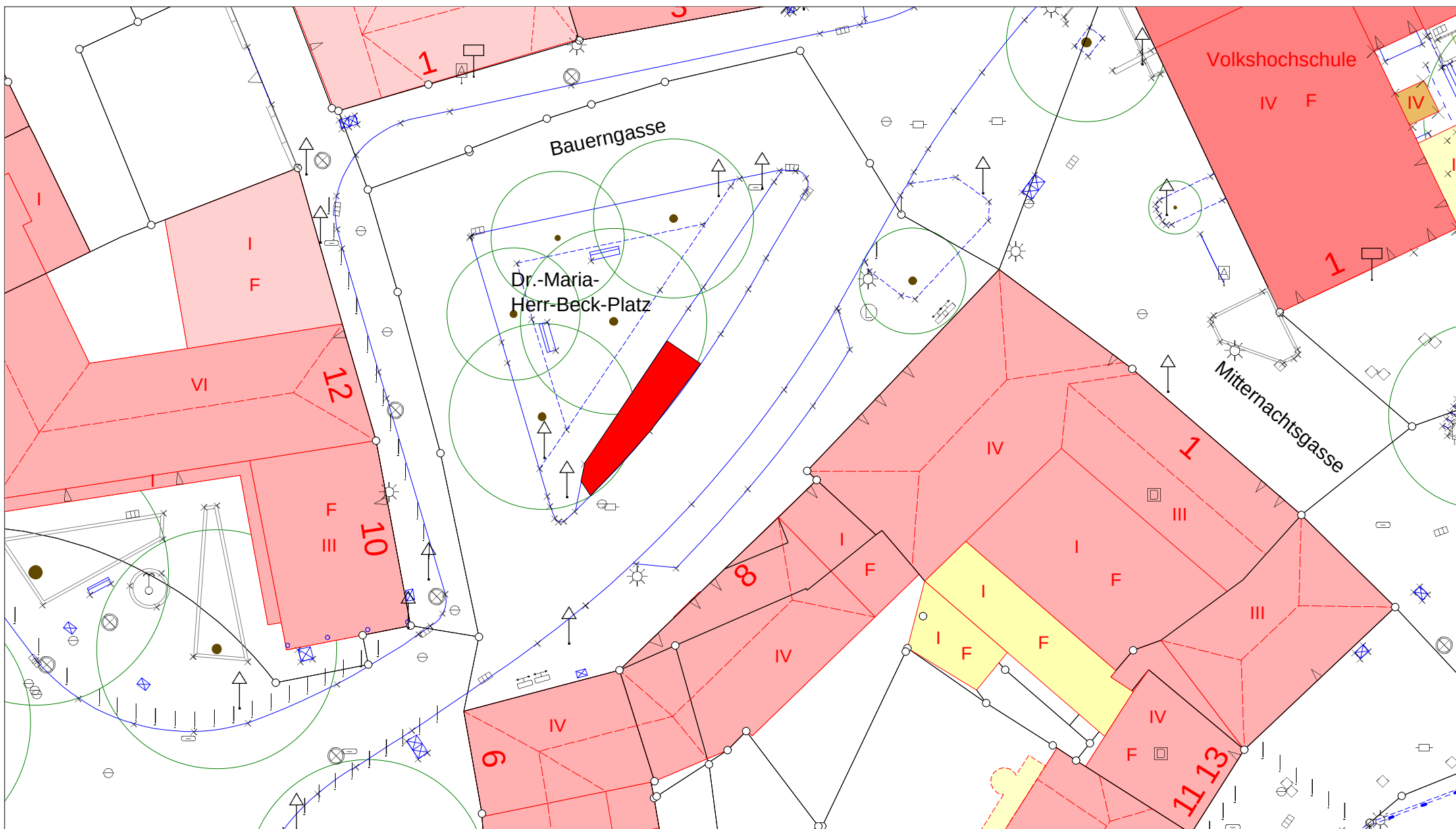






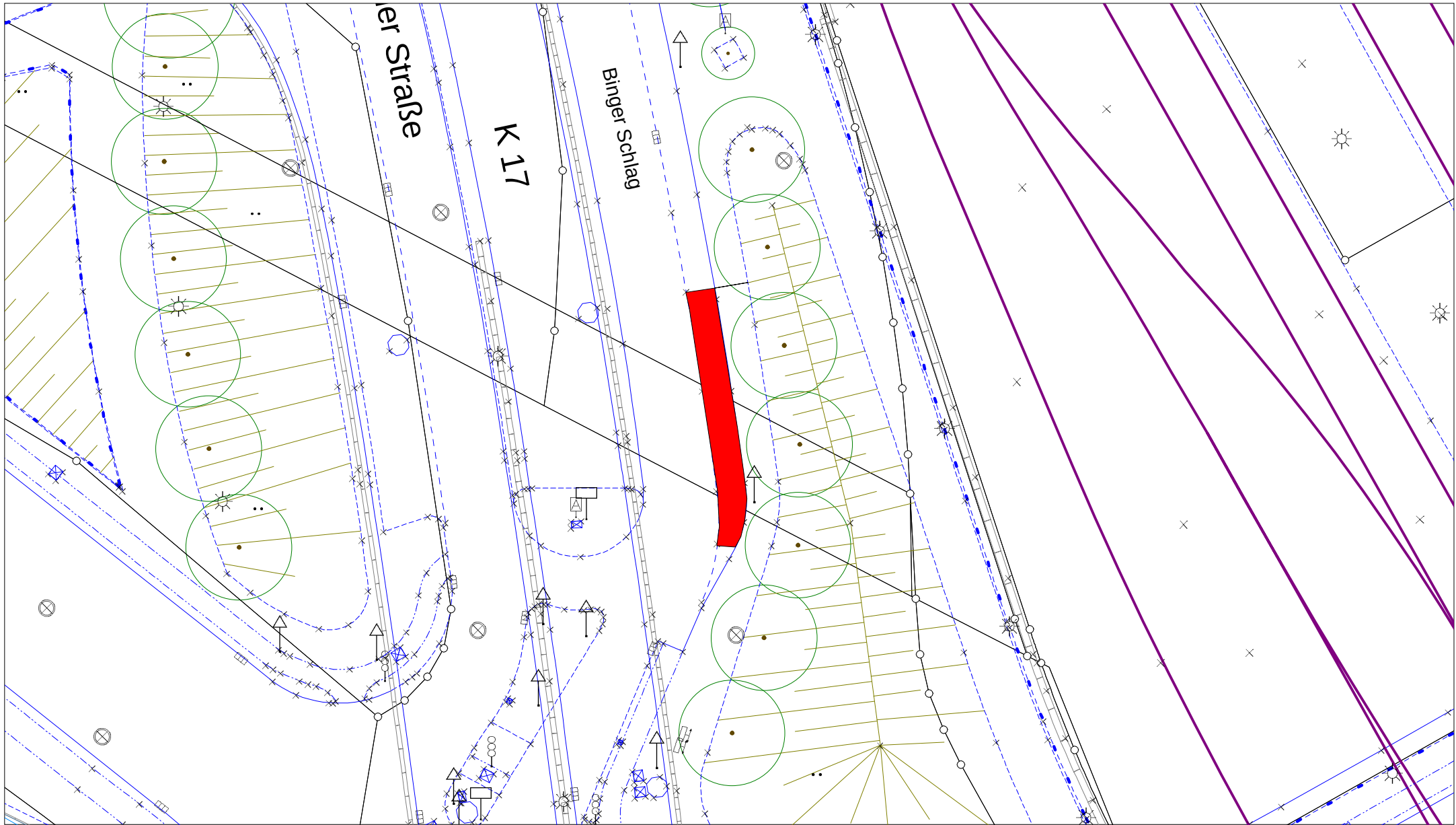


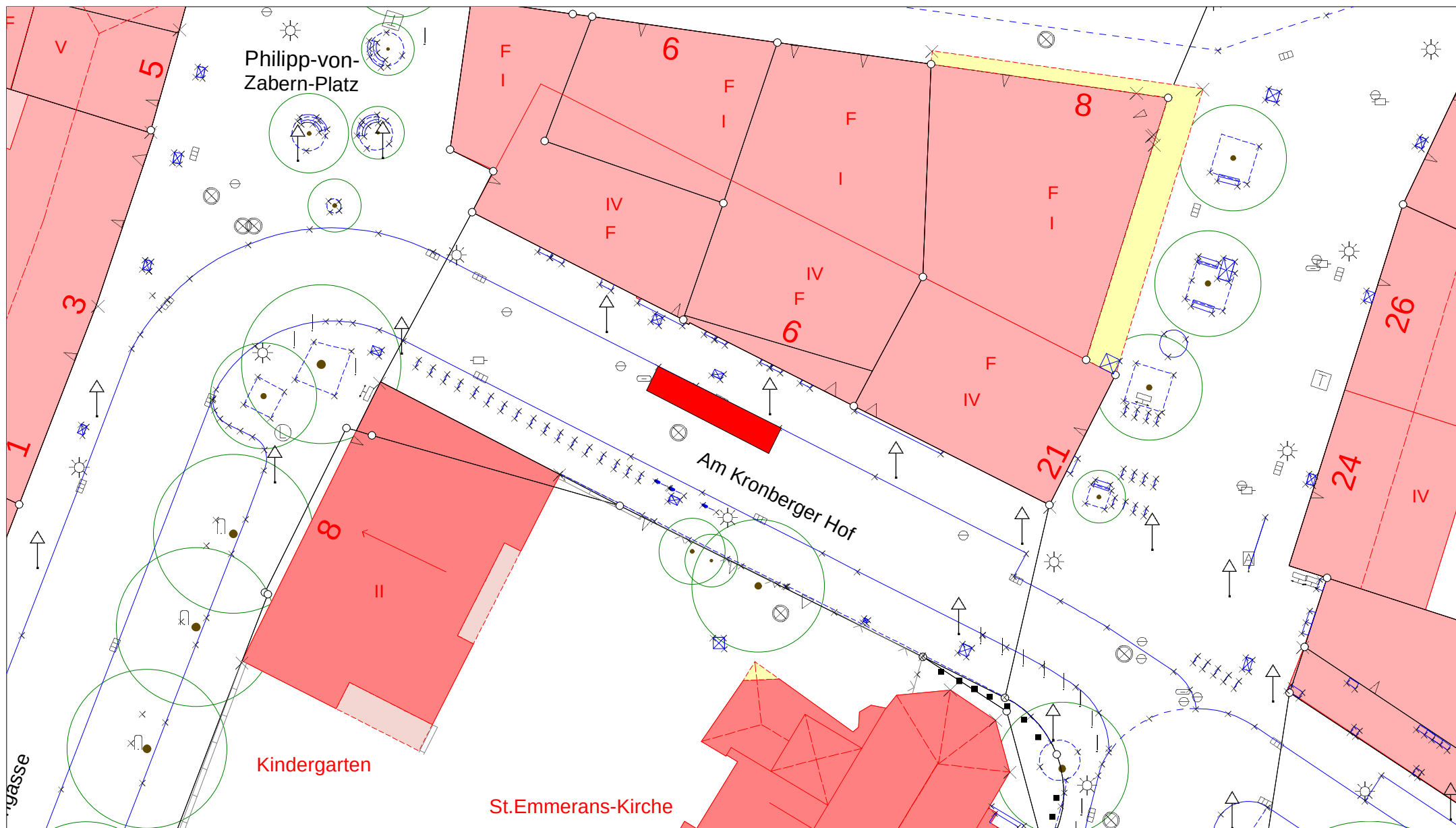


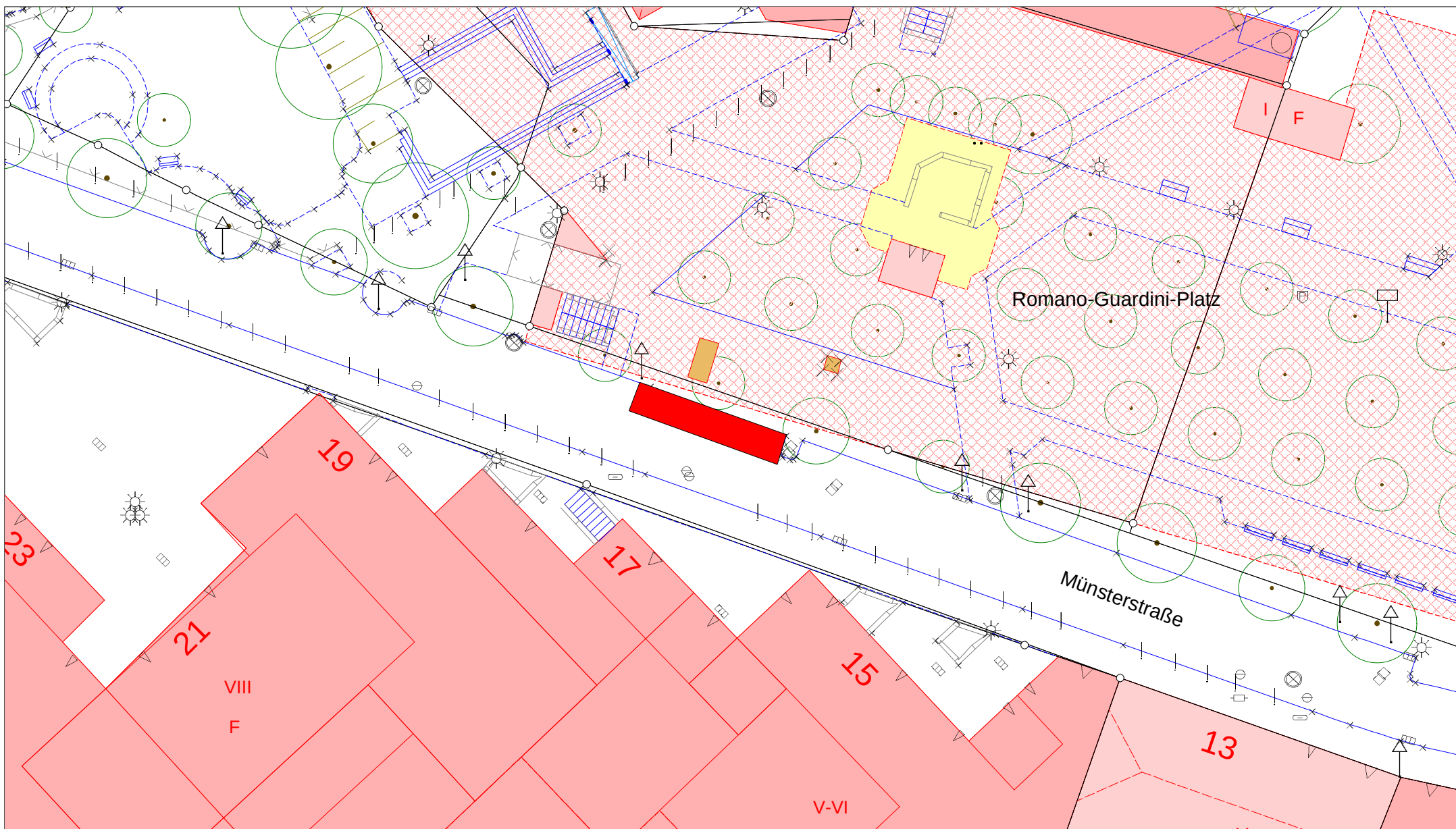


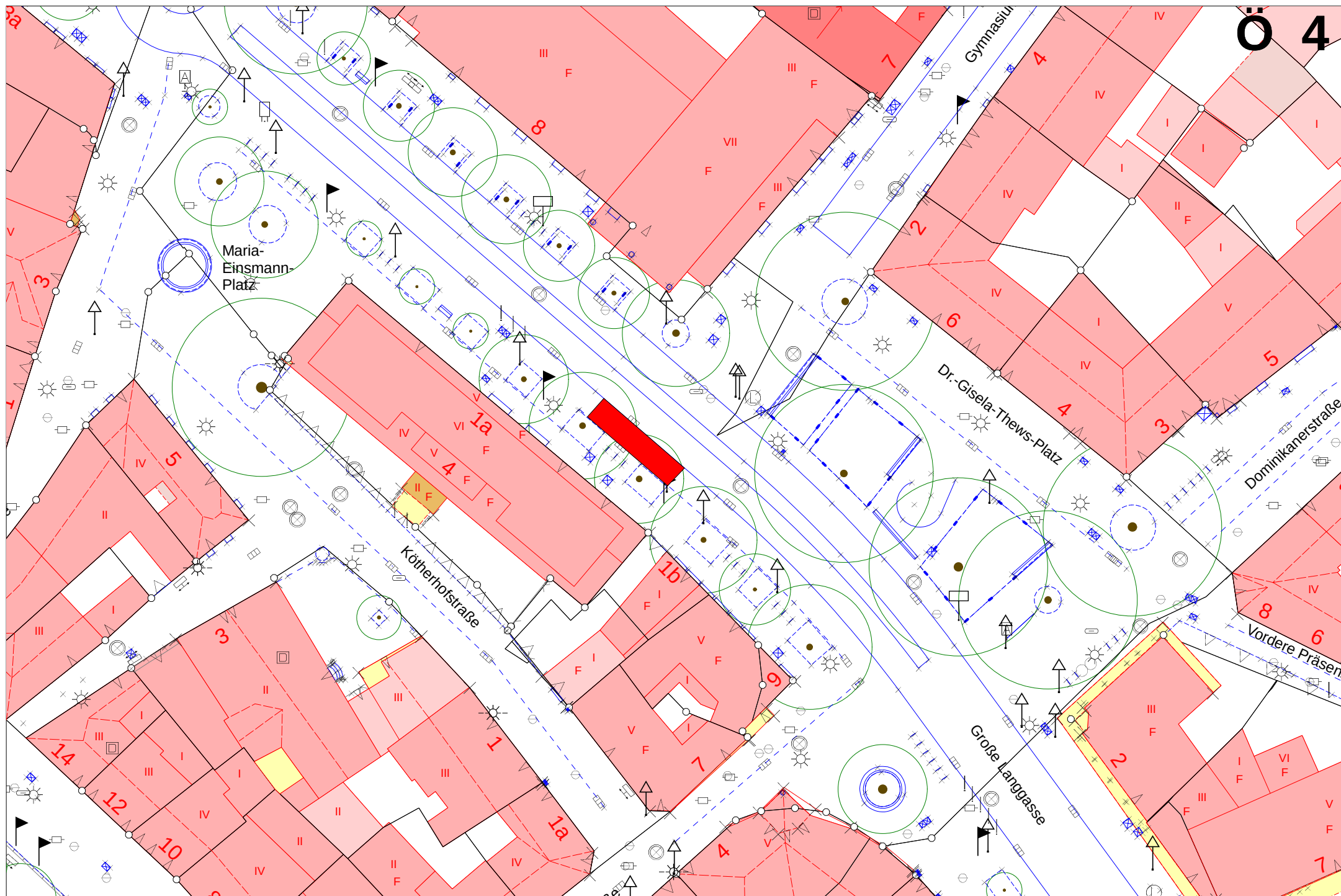
Die bestehenden Taxi-Stellplätze werden in Richtung
des Zugangs zum Bahnhofsgebäude verschoben

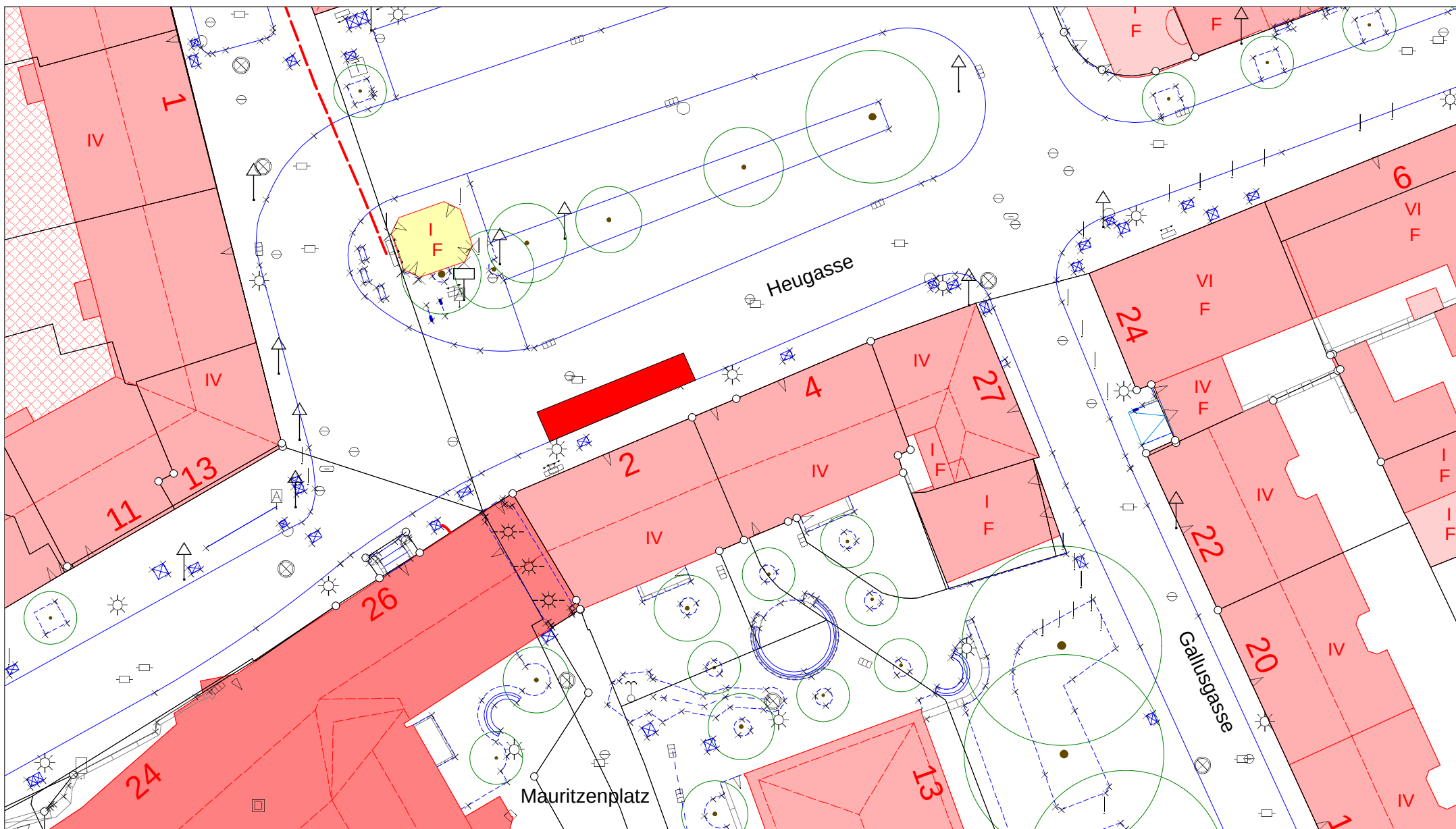
Ö 4

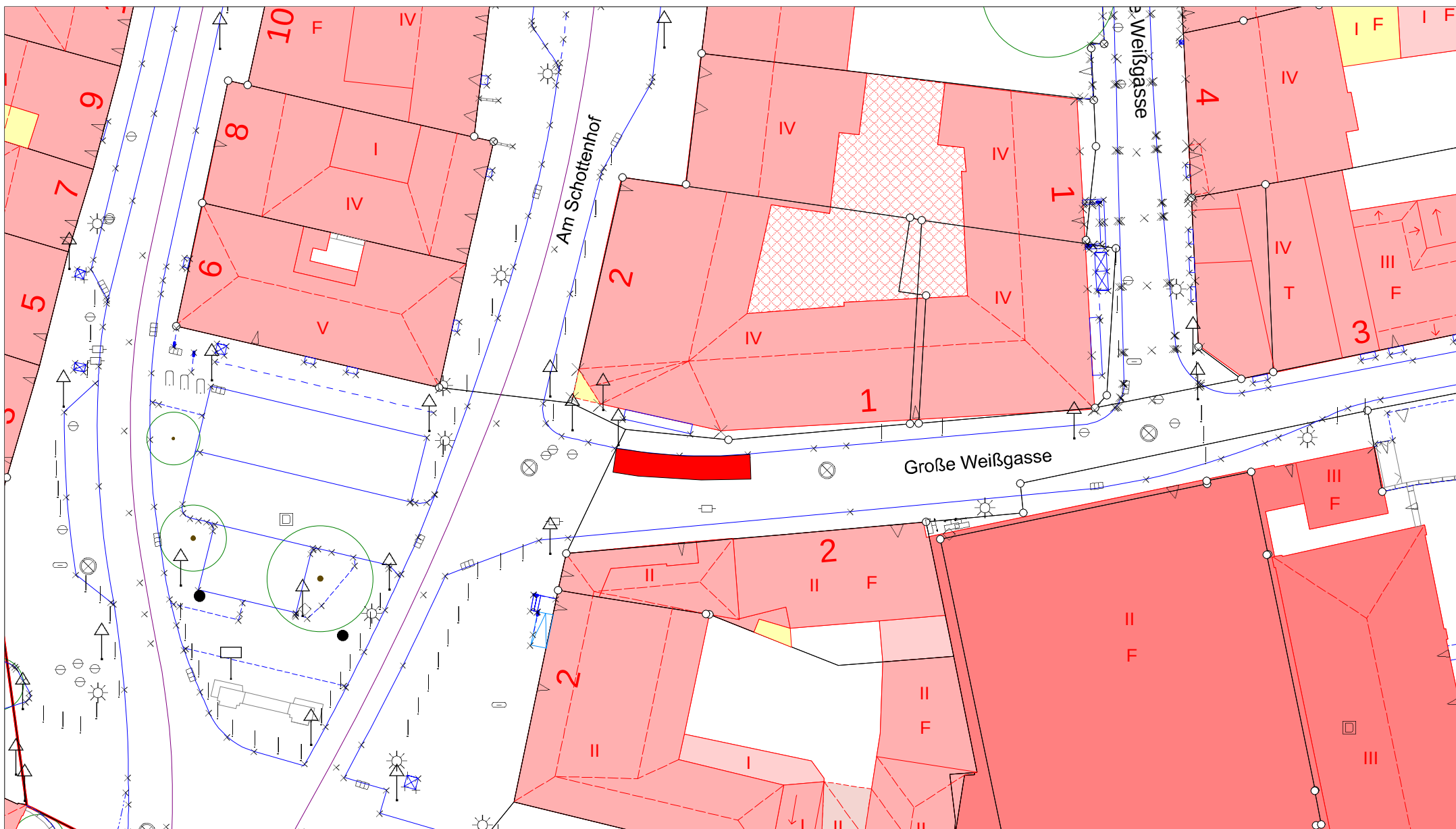


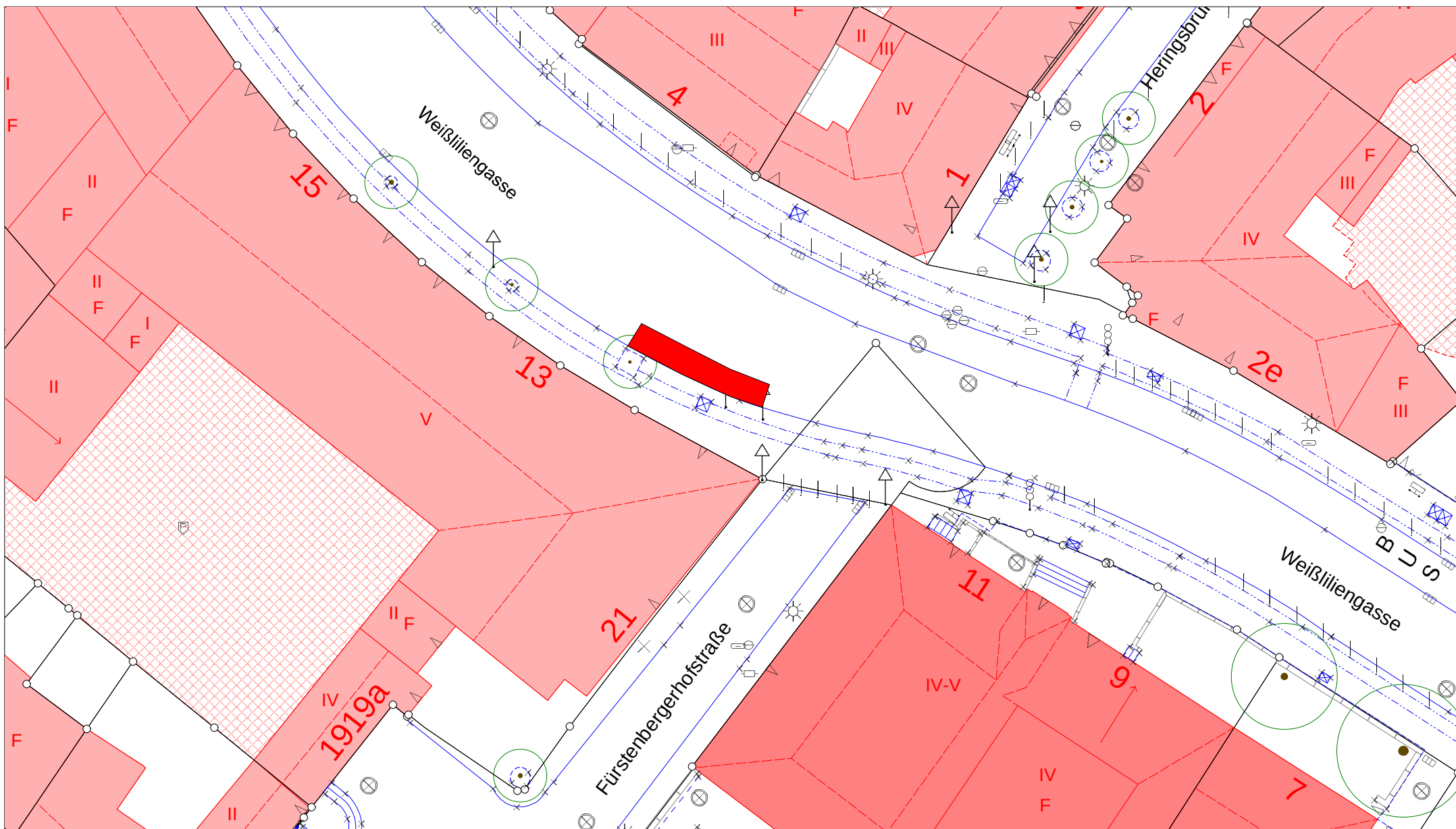




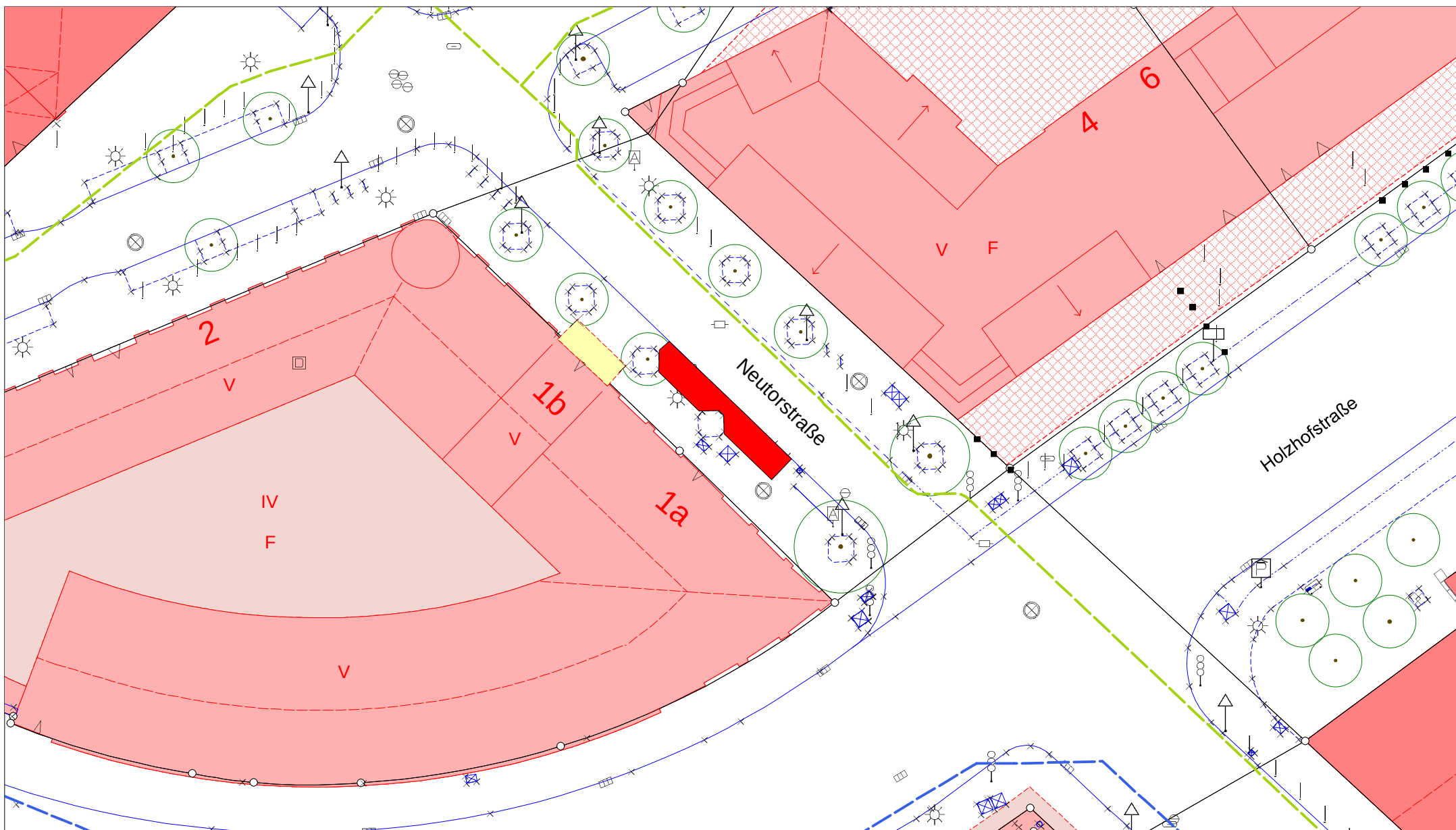


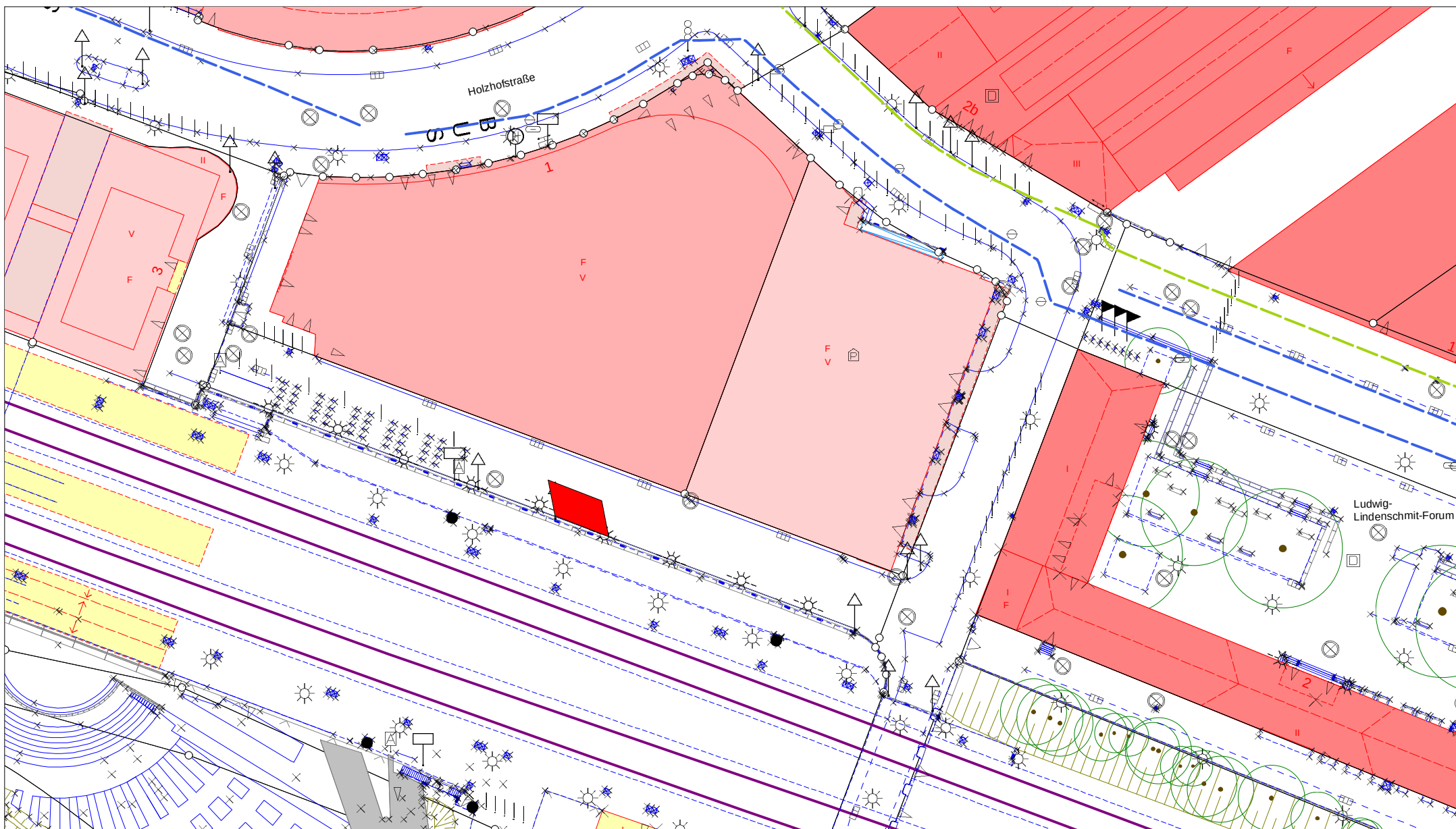














**ÖDP-Ortsbeiratsfraktion
in Marienborn**

Andrea Steffen-Boxhorn
Fraktionssprecherin
Am Alten Weg 21
55127 Mainz-Marienborn

Mainz, 01.11.2023

Anfrage zur Ortsbeiratssitzung am 15.11.2023

**Herausnahme von Mülltonnen aus den Müllboxen im Rahmen des
„Vollservice“ der Entsorgungsbetriebe**

Von Bürgerinnen und Bürgern wurden uns einige Unstimmigkeiten in Bezug auf die Herausnahme von Mülltonnen aus Müllboxen im Rahmen des „Vollservice“ durch den Entsorgungsbetrieb Mainz mitgeteilt. Dabei ist darauf hinzuweisen, dass es im Rahmen von Bebauungsplänen und Baugenehmigungen häufig die Auflage gibt, solche Müllboxen vorzuhalten. Also müsse aus unserer Sicht eine solche Dienstleistung zur Herausnahme und zum Hineinstellen der Tonnen inkludiert sein. Außerdem kam es immer wieder vor, dass Mülltonnen verkehrt herum in die Boxen gestellt wurden und dass die befestigten Karabiner und Aufhängungen beschädigt wurden.

Wir fragen daher an:

1. Unter welchen Voraussetzungen werden die Mülltonnen aus den Müllboxen im Rahmen des „Vollservice“ durch die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Entsorgungsbetriebe herausgenommen und wieder ordnungsgemäß hineingestellt?
2. Kümmern sich die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auch um ein korrektes Einstellen der Tonnen? Dies würde auch das korrekte Einstellen mit Befestigung der Aufhängung des Deckels betreffen.

gez. Andrea Steffen-Boxhorn
Fraktionssprecherin

Bündnis '90/Die Grünen
im Ortsbeirat Marienborn



Mainz, 05.11.2023

Anfrage zur Ortsbeiratssitzung am 15.11.2023

DHL Packstation in Marienborn

Im Zuge der Planungen zur Umgestaltung des Platzes vor der Ortsverwaltung wurde Mehrheitlich der Wunsch geäußert, die DHL Packstation an einen anderen Standort zu verlagern um den KFZ Verkehr auf dem Platz zu reduzieren und den Platz besser für die Bürger:innen nutzbar zu machen und attraktiver zu gestalten.

Als alternativer Standort wurde seitens der Verwaltung eine städtische Fläche in der Straße „Im Borner Grund“ in der Nähe der „Rolf-Balsam-Straße“ ins Auge gefasst.

Bislang liegt keine Information vor, ob und wann die Packstation an diesem Standort errichtet werden kann, dennoch wurde die bestehende Station bereits vor mehreren Wochen, ohne vorherige Ankündigung durch DHL oder die Stadt abgebaut.

Hierdurch wurde die Möglichkeit des Paketempfangs und -versands für die Bürger:innen stark eingeschränkt.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Verwaltung

1. Wie ist der Sachstand hinsichtlich Abstimmung mit den städtischen Ämtern und DHL über den ins Auge gefasste, oben benannten Alternativstandort? Wann wurden durch die involvierten Ämter jeweils die Rückmeldungen gegeben ob die Fläche für eine Packstation genutzt werden kann? Wann wurde mit DHL die notwendige Vereinbarung erreicht?
Falls Rückmeldungen der Ämter noch nicht vorliegen bzw die Einigung mit DHL noch nicht erreicht wurde, wann ist damit zu rechnen?
2. Wann wird die neue Packstation den Bürger:innen zur Verfügung stehen?
3. Zu welchem Termin wurde der bisherige Standort vor der Ortsverwaltung gekündigt und durch wen?
4. Weshalb wurde die bisherige Packstation bereits abgebaut, obwohl ein zeitnaher Ersatz offensichtlich nicht bereitgestellt werden konnte?

gez. David Nierhoff
Bündnis '90/Die Grünen - Marienborn

Antwort zur Anfrage Nr. 0649/2022 der Parteien im **Ortsbeirat Mainz-Marienborn** betreffend **Tempo 80 entlang der Marienborner Wohngebiete (ÖDP)**

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

Seit dem Übergang der Autobahnverwaltung von den Bundesländern zentral auf die AdB, ist diese auch zuständig – wie im vorliegendem Fall – für Fragen mit Bezug auf Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen auf Autobahnen.

Die Anfrage der ÖDP bezieht sich auf das Autobahnkreuz Mainz Süd und damit auf die Autobahnen A 60 und A 63.

Für Rückfragen steht Herr Wolfgang Zillien Landes **Betrieb Mobilität Worms**, Fachgruppe Planung, Schönauer Straße 5, 67547 Worms, Tel.: 06241 / 401-7150 gerne zur Verfügung.

Mainz, 27.09.2023

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger
Beigeordnete

Antwort zur Anfrage Nr. 1420/2023 der ÖDP im Ortsbeirat Mainz-Marienborn betreffend
Verkehrsschild Zweirad-Überholverbot (ÖDP)

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

zu 1.

Vor der Verkehrsinsel in Richtung Marienborn werden Radfahrende häufig noch schnell überholt bzw. geschnitten. Da diese Stelle abschüssig ist und die Radfahrenden an Tempo gewinnen, kommt es hier zu gefährlichen Überholmanövern. In Richtung Bretzenheim hingegen ist der Geschwindigkeitsunterschied zwischen PKW und Fahrrad größer, womit der Überholvorgang schneller abgeschlossen werden kann.

zu 2.

Der Mindestabstand beim Überholvorgang von mind. 1,50 m innerorts bleibt auch ohne Schutzstreifen bestehen.

Der in Punkt 1 genannte Geschwindigkeitsunterschied (bergauf / beginnende Tempo 50 km/h) sowie keine Hindernisse (Verkehrsinsel) sind weitere Gründe warum hier kein VZ 277.1 als notwendig betrachtet wird.

zu 3.

Zu beachten ist das VZ 277.1 für den Abschnitt bis zur Lichtsignalanlage für ca. 100 Meter. Ein entsprechendes Zusatzzeichen wird unter das VZ 277.1 montiert.

Mainz, 19.10.2023

gez. Steinkrüger

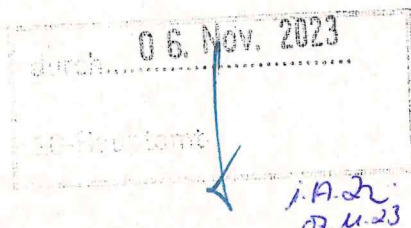
Janina Steinkrüger
Beigeordnete



Stadtverwaltung Mainz | Dezernat V | Postfach 3820 | 55028 Mainz

Ortsverwaltung Mainz-Marienborn
Herrn Ortsvorsteher Dr. Claudius Moseler

über 10-Hauptamt



Beigeordnete Janina Steinkrüger
Dezernat für Umwelt, Grün, Energie
und Verkehr

Postfach 3820
55028 Mainz
Stadthaus Große Bleiche
Zimmer 5.029
Große Bleiche 46/ Löwenhofstraße 1

Ansprechperson
Moritz Morsblech
Tel. 06131 12-3722
Fax 06131 12-2555
moritz.morsblech@stadt.mainz.de
www.mainz.de

Mainz, 7.11. 2023

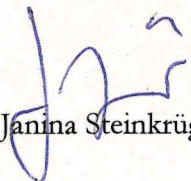
Auszug aus der Niederschrift über die Sitzung des Ortsbeirates Mainz-Marienborn am 27.09.2023, Punkt 4.4 – Sanierung Sportplatz Marienborn; Zusatzantwort der Verwaltung (Vorlage: 0583/2023)
Aktenzeichen: 67 00 66 Ma

Sehr geehrter Herr Dr. Moseler,
sehr geehrte Damen und Herren,

die Bauarbeiten am Sportplatz Marienborn sind Ende August aufgenommen worden. Zunächst wurde die defekte Hangsicherung erneuert. Hierfür musste eine Baustraße über das Großspielfeld eingerichtet werden. Die Verwaltung ist bemüht, die Einschränkungen für den Spielbetrieb durch die Sanierungsmaßnahmen auf das erforderliche Maß zu beschränken. Im vorliegenden Fall hat der Auftragnehmer die Arbeiten zur Sanierung des Kunstrasengroßspielfeldes aus internen Gründen nicht unmittelbar im Anschluss an die Fertigstellung der Hangsicherung aufnehmen können.

Der alte Kunstrasenbelag des Spielfeldes wird durch das beauftragte Unternehmen dem Recycling zugeführt. Die Materialien werden wiederverwertet.

Mit freundlichen Grüßen


Janina Steinkrüger



Landeshauptstadt
Mainz

Stadtverwaltung Mainz | Dezernat V | Postfach 3820 | 55028 Mainz

Ortsverwaltung Mainz-Marienborn
über
10-Hauptamt

Beigeordnete Janina Steinkrüger
Dezernat für Umwelt, Grün, Energie
und Verkehr

Postfach 3820
55028 Mainz
Stadthaus Große Bleiche
Zimmer 5.030
Große Bleiche 46/Löwenhofstraße 1
Ansprechperson

Tel. 06131 12-2779
Fax 06131 12-3086
silvia.ringshausen@stadt.mainz.de
www.mainz.de

Mainz, 28.08.2023

Auszug aus der Niederschrift über die Sitzung des Ortsbeirates Mainz-Marienborn am 28.06.2023
Punkt 7 Anträge und Anliegen für die Verkehrskommission

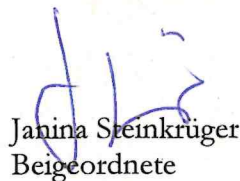
hier: Die Verwaltung wird gebeten, verstärkt die Kreuzungs- und Einmündungsbereiche bzgl. Der
fünf Meter Regelung zu kontrollieren

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Verkehrsüberwachungsamt ist dem Wunsch nachgekommen und hat zu den Regelkontrollen in
der Zeit vom 21.08.2023 – 18.09.2023 zusätzlich noch 12 Sonderkontrollen zu unterschiedlichen
Uhrzeiten durchgeführt. Hierbei wurden insgesamt 20 gebührenpflichtige Verwarnungen ausgestellt.
Zu den Kontrollzeitpunkten lagen keine Behinderungen bzw. Gefährdungen vor, sodass keine Ab-
schleppmassnahmen durchgeführt werden mussten.

Ich bitte Sie, den Ortsbeirat entsprechend zu informieren.

Mit freundlichen Grüßen


Janina Steinkrüger
Beigeordnete